

**ANT.:** Investigación reservada Rol  
N°2450-17 FNE.

**MAT.:** Informe de archivo.

**Santiago, 3 de mayo de 2024**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFE DIVISIÓN ANTI-CARTELES**

Por el presente informe recomiendo al señor Fiscal el archivo de la Investigación del Antecedente. Expongo a continuación las razones:

## **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 16 de junio de 2017 ingresó a la Fiscalía Nacional Económica (“**FNE** o **Fiscalía**”) una denuncia electrónica referida a una presunta afectación de la libre competencia en la industria de la aviación comercial civil, trabajos aéreos y ambulancias aéreas.
2. En particular, la denuncia señala que Sociedad Transporte Aeromédico Crítico Limitada (“**Aerotac**” o “**TAC**”) y Aerotransportes Araucanía Limitada (“**ATA**”) se presentarían ante el mercado como competidores, en circunstancias que mantendrían una alianza -no formalizada legalmente- a través de la cual actuarían en forma conjunta en licitaciones y el mercado en general. En sus ofertas, aparentemente independientes, las denunciadas ofrecerían los mismos aviones, aparentando tener una flota mayor a la que tiene cada una realmente. El denunciante indica que la conducta tendría por objeto adjudicarse el mayor número de licitaciones posible y luego arrendar aeronaves a competidores a precios fijados por las denunciadas, de manera de “manejar el mercado”.
3. Por último, el denunciante hizo llegar antecedentes a esta Fiscalía que dan cuenta que, en el mes de febrero del año 2019, la Secretaría Regional Ministerial de Salud de la Región Metropolitana (“**Seremi RM**”) habría dejado sin efecto o modificado las resoluciones exentas que habrían permitido a ambas empresas denunciadas contar con aeronaves de otra empresa en sus resoluciones sanitarias respectivas<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> (i) Resolución Exenta N°003386 de 07 de febrero de 2019, mediante la cual se deja sin efecto la Resolución Exenta N°003373, de fecha 04 de febrero de 2016, que autorizó a ATA a aumentar su dotación con el avión matrícula CC-ARV; (ii) Resolución Exenta N°003505, de fecha 08 de febrero de 2019, mediante la cual se deja sin efecto la Resolución Exenta N°000328, de fecha 08 de enero de 2016, que autorizó a Aerotac a aumentar su dotación con los aviones matrículas CC-AMJ y CC-ACV; y (iii) Resolución Exenta N°003506, de fecha 08 de febrero de 2019, mediante la cual se modifica la Resolución Exenta N°006345, de fecha 16 de marzo de 2016, en el sentido de rebajar del servicio de ATA el avión matrícula CC-PZX.

4. Sobre la base de la denuncia y de los antecedentes recopilados durante la etapa de admisibilidad, el 31 de agosto de 2017 la FNE inició la Investigación Reservada Rol N°2450-17 (la “**Investigación**”), ordenando indagar eventuales infracciones al artículo 3° letra a) del Decreto Ley N°211 (“**DL 211**”) en el mercado del transporte aéreo de personas enfermas o accidentadas en el territorio nacional.
5. Con fecha 1 de septiembre de 2017, se comunicó el inicio de la Investigación a las empresas afectadas: Aerotac y ATA. Asimismo, de acuerdo a lo establecido en el artículo 39 letra a) del DL 211, mediante oficio de 4 de septiembre de 2017, se puso en conocimiento del Presidente del Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**TDLC**”) que esta Fiscalía dispuso el carácter reservado de la Investigación.
6. En el contexto de la Investigación se solicitó información a las empresas que prestan el servicio, se tomó declaración a ejecutivos de las empresas afectadas por la Investigación, además de otros actores de la industria, y se estudió el comportamiento del mercado.
7. Analizados los antecedentes recabados, esta División no ha podido comprobar que las empresas investigadas hayan infringido el artículo 3° letra a) del DL 211, por lo que recomendamos al Sr. Fiscal archivar la Investigación.

## II. INDUSTRIA

8. De acuerdo con el inciso tercero del artículo 95 del Código Aeronáutico, los trabajos aéreos consisten en la explotación de cualquier actividad comercial realizada por medio de aeronaves, distinta al transporte aéreo<sup>2</sup>. Dentro de los trabajos aéreos se encuentra el servicio de traslado aéreo de personas enfermas o accidentadas cuyas condiciones les impiden ser transportadas por otras vías (el “**Servicio**”)<sup>3</sup>.
9. El Servicio se clasifica en traslado primario y secundario. El traslado primario es el que se efectúa desde el lugar en que se encuentra la persona enferma o accidentada, previamente estabilizada, para ser conducida a un establecimiento asistencial dotado de la capacidad resolutoria necesaria para su atención. Por su parte, el traslado secundario consiste en el transporte desde el centro asistencial en

---

<sup>2</sup> En el mismo Código Aeronáutico se define el transporte aéreo como toda actividad destinada a trasladar, en aeronaves, a pasajeros o cosas de un lugar a otro. Código Aeronáutico, artículo 95, inciso segundo.

<sup>3</sup> Primera Jornada Evacuaciones Aeromédicas MINSAL/DGAC para directores y ejecutivos de empresas de ambulancias aéreas: “Condiciones de Seguridad Operacional en las Ambulancias Aéreas”. Claudio Pandolfi, 19 de enero de 2013. Disponible en <https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2017/07/minsalDgac.pdf> [Fecha última visita: 03/05/2024].

el que se encuentra la persona a otro centro asistencial, generalmente de mayor complejidad o especialización<sup>4</sup>.

10. El traslado aéreo de personas enfermas o accidentadas se realiza en ambulancias aéreas, que son aeronaves equipadas especialmente para estos efectos<sup>5</sup>. Con todo, las aeronaves utilizadas para el trabajo aéreo descrito pueden ser adaptadas para prestar otro tipo de servicios, como el traslado de pasajeros. De este modo, las empresas aeronáuticas pueden ejecutar más de un tipo de trabajo aéreo con una misma aeronave.
11. Para prestar el Servicio, los interesados deben cumplir, en primer lugar, con las exigencias aeronáuticas que establece la Dirección General de Aeronáutica Civil (“**DGAC**”): (i) obtener la certificación previa como empresa aerocomercial y el Certificado de Operador Aéreo<sup>6</sup>; (ii) cumplido lo anterior, la empresa debe presentar toda la documentación necesaria para el trabajo aéreo específico de ambulancia aérea<sup>7-8</sup> y; (iii) para cada aeronave en que se vaya a prestar el Servicio, debe presentarse el respectivo certificado de aeronavegabilidad, que acredita que la aeronave está en condiciones de volar<sup>9</sup>.

---

<sup>4</sup> Decreto N°83, de 2010, del Ministerio de Salud, que “Aprueba el Reglamento para el servicio de transporte aéreo de personas enfermas o accidentadas”. Fecha de Publicación 19/05/2011. Disponible en <https://www.leychile.cl/N?i=1025523&f=2011-05-19&p> [Fecha última visita: 03/05/2024].

<sup>5</sup> El Servicio se puede prestar tanto en aeronaves de ala fija como aeronaves de ala rotatoria. A su vez, las aeronaves de ala fija pueden funcionar por turbohélice (aviones turbohélice) o por motor a reacción (conocidos como aviones tipo jet). Los aviones jet son más rápidos y tienen mejor presurización que los turbohélices, pero éstos últimos tendrían una ventaja de combustible en distancias cortas.

<sup>6</sup> El certificado de operador aéreo es el certificado por el que se autoriza a una empresa a realizar determinadas operaciones de transporte aéreo comercial, o de trabajos aéreos. Entre los requisitos para obtener este certificado se requiere al menos una aeronave de uso exclusivo por parte de la empresa, ya sea de su propiedad o arrendada. Adicionalmente, la empresa puede operar otras aeronaves que sean de su propiedad o arrendadas, sin necesidad de que sean de su uso exclusivo. Fuente: DGAC, DAN 119: Norma para obtención de certificado de operador aéreo (AOC). Disponible en [https://www.dgac.gob.cl/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/categories/normativas/normasDAN/documents/DAN\\_119.pdf](https://www.dgac.gob.cl/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/categories/normativas/normasDAN/documents/DAN_119.pdf) [Fecha última visita: 03/05/2024].

De acuerdo con los antecedentes que constan en la Investigación, el proceso para establecerse como operador aéreo y obtener el certificado de operador aéreo demoraría alrededor de 6 meses. Declaraciones prestadas ante la FNE con fecha 28 de agosto de 2018.

<sup>7</sup> Si la aeronave cuenta con un certificado tipo que tenga previamente aprobada la instalación de una camilla, no es necesario alterarla. Si no lo posee, se debe presentar un proyecto de alteración mayor que apruebe la instalación de una camilla, debiendo cumplirse lo señalado en la norma aeronáutica DAP 08-25 “Alteraciones de Aeronaves, Motores, Hélices y Componentes”. Disponible en <https://www.dgac.gob.cl/normativa/reglamentacion-aeronautica/procedimientos-dap/>. Requisitos adicionales se establecen en DAN 137: Trabajo aéreos. Disponible en <https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/2023/08/DAN-137-ED-1-ENM-5.pdf> [Fecha últimas visitas: 03/05/2024].

<sup>8</sup> Algunas empresas no se establecen como empresas aerocomerciales ni obtienen el Certificado de Operador Aéreo o el permiso para realizar el trabajo aéreo, sino que utilizan la documentación de empresas relacionadas o de un tercero para poder prestar el servicio.

<sup>9</sup> El certificado de aeronavegabilidad de cada aeronave debe renovarse cada dos años. Fuente: DGAC, DAR 08: Reglamento de Aeronavegabilidad. Disponible en <https://www.dgac.gob.cl/wp-content/uploads/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/documents/dar-08-20110506.pdf> [Fecha última visita: 03/05/2024].

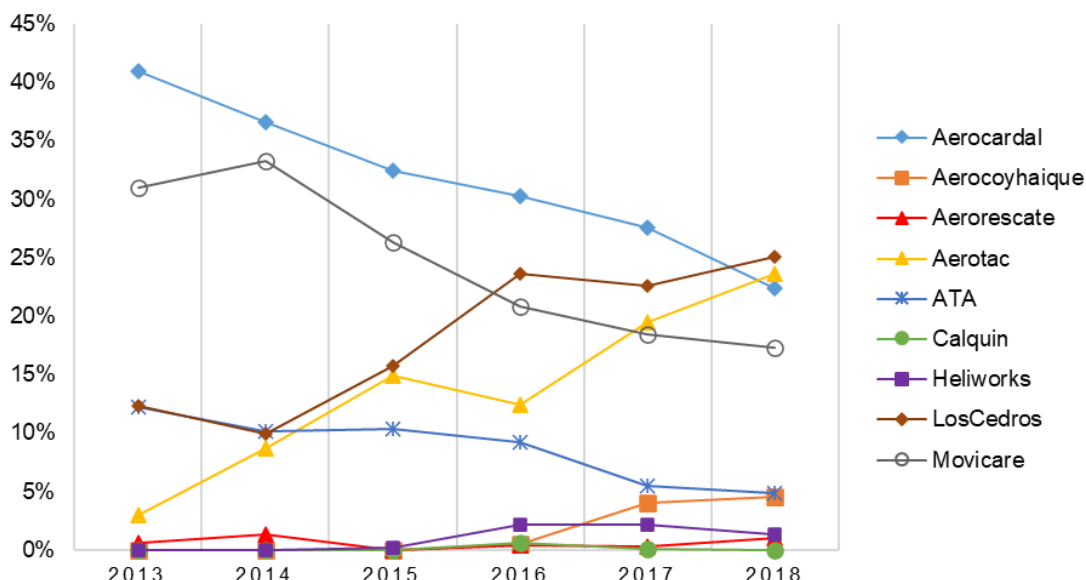
12. Adicionalmente, los operadores deben contar con una resolución sanitaria otorgada por la respectiva Secretaría Regional Ministerial de Salud<sup>10</sup>, para lo cual se deben cumplir las exigencias establecidas en el Decreto N°83, de 2010, del Ministerio de Salud (“**Minsal**”), que “Aprueba el Reglamento para el servicio de transporte aéreo de personas enfermas o accidentadas”: (i) poseer el título jurídico que acredite la disponibilidad del espacio físico (en aeropuertos), de las aeronaves y de los medios de transporte terrestre que se utilizarán; (ii) contar con el equipamiento, instrumentos, aparatos, dispositivos y demás artículos de uso médico necesarios; (iii) contar con un botiquín que cumpla con ciertas especificaciones; y (iv) contar con una tripulación (médica y aeronáutica) que cumpla con determinadas calificaciones, entre otras<sup>11</sup>.
13. Conforme a los antecedentes que constan en la Investigación, entre 2013 y 2018 - en que habría tenido lugar la conducta denunciada- nueve empresas prestaron el Servicio en el país. Durante dicho periodo, los principales oferentes de este mercado y sus respectivas participaciones entre los años 2013 y 2018 eran: Aerocardal Limitada (32,8%), Inversiones y Rentas Los Cedros Limitada (17,4%), Sociedad Servicio de Transporte de Pacientes Movicare (25,4%), Aerotac (12,6%), ATA (9,2%), Aerocoyhaique Limitada (1,1%), Servicios y Transportes Aéreos Heliworks Limitada (0,9%), Aerorescate S.A. (0,5%) y Calquin Helicopters S.A. (0,1%). La evolución de las participaciones de mercado, en términos de ingresos, se puede observar en el Gráfico N°1.

---

<sup>10</sup> Una vez presentados los antecedentes necesarios ante la Secretaría Regional Ministerial de Salud correspondiente al lugar o domicilio de la entidad titular del giro de la actividad, el proceso para obtener la resolución sanitaria tiene una duración máxima de 30 días, al igual que el trámite de incorporación y/o desincorporación de aeronaves a dicha resolución. Artículo 4° del Decreto N°83, de 2010, del Ministerio de Salud, que “Aprueba el Reglamento para el servicio de transporte aéreo de personas enfermas o accidentadas” y declaraciones prestadas ante la FNE con fecha 28 de agosto de 2018.

<sup>11</sup> Decreto N°83, de 2010, del Ministerio de Salud, que “Aprueba el Reglamento para el servicio de transporte aéreo de personas enfermas o accidentadas”. Disponible en <https://www.leychile.cl/N?i=1025523&f=2011-05-19&p> [Fecha última visita: 03/05/2024].

**Gráfico N°1: Evolución Participación de Mercado 2013-2018**



Fuente: Elaboración propia según información recabada en la Investigación.

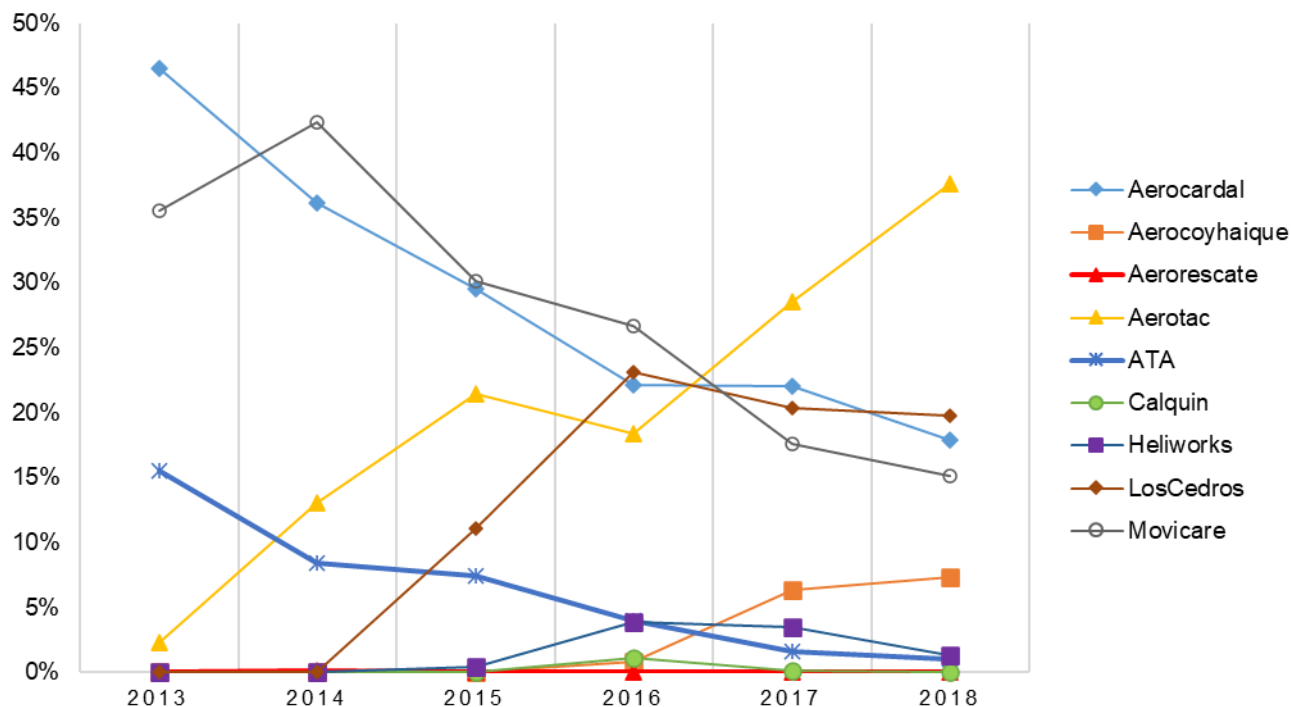
14. La demanda por estos servicios se divide entre clientes del sector público (hospitales) y privados (Isapres, clínicas y particulares). Los clientes del sector público representaron el 58% de los ingresos de la industria en el año 2017<sup>12</sup>.
15. En el sector público el Servicio se contrata a través de dos modalidades: licitaciones o contratación directa. En 2017, las licitaciones representaron el 44% de los ingresos del mercado provenientes de este sector<sup>13</sup>.
16. Las licitaciones suelen adjudicarse por un plazo determinado, por un monto destinado al contrato, o, en algunos casos, considerando ambas circunstancias, según la que se verifique primero (sea el vencimiento del plazo o el agotamiento del monto disponible para cubrir los servicios estipulados en el contrato). No hay montos mínimos garantizados. Usualmente las licitaciones comprenden tramos (ciudad de origen - ciudad de destino) y la adjudicación puede hacerse a oferentes distintos para cada tramo. En algunas ocasiones se especifica además el tipo de aeronave o, si se requiere para ese servicio en particular, algún insumo extra.
17. Las bases de licitación analizadas en el contexto de la Investigación exigen que el oferente esté disponible las 24 horas, todos los días del año, y establecen un tiempo máximo de respuesta para prestar el servicio desde que es solicitado. En caso de incumplimiento se establecen sanciones de multa y de terminación anticipada del contrato.

<sup>12</sup> Elaboración propia según información recabada en la Investigación.

<sup>13</sup> Elaboración propia según información recabada en la Investigación.

18. En el Gráfico N°2 se puede observar la participación de las empresas en el mercado público entre los años 2013 y 2018. En 2018 Aerotac y ATA tuvieron una participación de 37,6% y 1,0%, respectivamente.

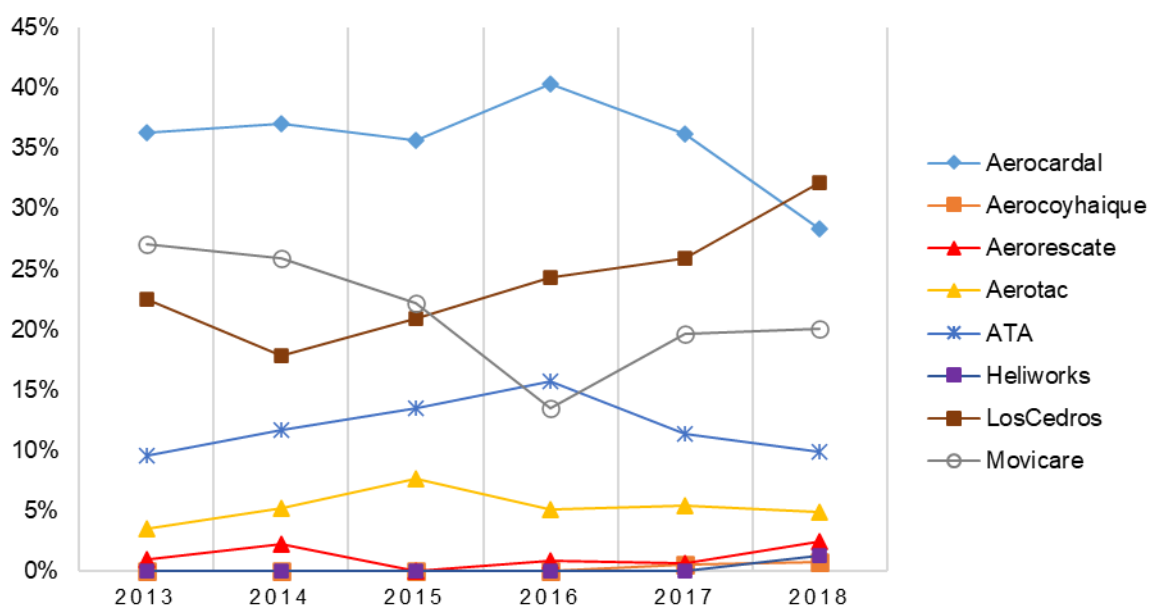
**Gráfico N°2: Evolución Participación de Mercado Sector Público 2013-2018**



Fuente: Elaboración propia según información recabada en la Investigación.

19. Por su parte, el Gráfico N°3 muestra la participación de mercado en el sector privado entre los años 2013 y 2018. Aquí, la participación para el año 2018 de Aerotac es de un 4,9%, mientras que la de ATA alcanza un 9,9%.

**Gráfico N°3: Evolución Participación de Mercado Sector Privado 2013-2018**



Fuente: Elaboración propia según información recabada en la Investigación.

### III. ANÁLISIS DE LA CONDUCTA

20. Según se ha reseñado, los hechos objeto de la denuncia apuntan a un posible acuerdo entre competidores con el objeto de afectar el resultado de licitaciones para proveer el servicio de transporte aéreo de personas enfermas y/o accidentadas. De acuerdo con el denunciante, las investigadas se habrían concertado para participar conjuntamente en licitaciones públicas sin un acuerdo formal o Unión Temporal de Proveedores; sea presentándose solamente Aerotac (mientras ATA se abstendría de participar), o presentándose ambas empresas simultáneamente. En ambos casos la empresa que se presentara a la licitación lo haría con las aeronaves de ambas y luego subcontrataría las aeronaves de la otra en caso de resultar adjudicataria.
21. A partir de los hechos denunciados, pueden identificarse dos conductas que podrían ser indiciarias de una eventual coordinación anticompetitiva, y que fueron objeto de investigación por parte de esta División: (i) el arriendo o subarriendo de aeronaves entre competidores; y (ii) la incorporación de aeronaves del competidor en la resolución sanitaria propia y, en consecuencia, la presentación a licitaciones con aeronaves propias y del competidor.
22. En primer lugar, cabe destacar que ambas conductas podrían ser indiciarias de colusión, pero no constituyen en sí mismas o por sí solas actos colusorios. En efecto, según la experiencia nacional y comparada en la materia, resulta plausible que la subcontratación de faenas pueda ser instrumentalizada en el marco de una

conducta concertada anticompetitiva<sup>14</sup>, sea como método de reparto del sobreprecio obtenido entre competidores o bien como compensación a un agente económico por abstenerse de competir<sup>15</sup>.

23. Sin embargo, por sí misma, dicha figura contractual no resulta necesariamente indiciaria de una infracción al DL 211. Es más, en muchas ocasiones se encuentra asociada a mayor capacidad productiva y a una mejora de la estrategia competitiva de las empresas<sup>16</sup>.
24. De la misma forma, que ambas empresas compartan activos puede proveerles la oportunidad para coludirse, pero no significa en sí mismo que estén coludidas<sup>17</sup>.
25. A diferencia de casos anteriores investigados y acusados por esta Fiscalía<sup>18</sup>, y luego sancionados por la judicatura<sup>19</sup>, no existe evidencia alguna en la Investigación de que el arriendo o subarriendo de naves sea, en este caso, un mecanismo de administración de un cartel. Lo mismo ocurre respecto de la postulación de distintos competidores con unos mismos activos a una licitación.

<sup>14</sup> Véase Stefan Weishaar “*Cartels, Competition and Public Procurement, Law and Economic Approaches to Bid Rigging*”, 2013, pp. 93-94; Felipe Serrano-Pinilla, “*El derecho de la competencia como mecanismo para garantizar rivalidad en las licitaciones públicas e impulsar el crecimiento económico*”, 19 *International Law, Revista Colombiana de Derecho Internacional*, 2011, p.160; Cyril Ritter “*Joint tendering under EU competition law*”, 2017, disponible en <https://ssrn.com/abstract=2909572> [Fecha última visita: 03/05/2024]; United States Department of Justice, “*Preventing and detecting bid rigging, price fixing, and market allocation in post-disaster rebuilding projects*”, 2015, disponible en <https://www.justice.gov/atr/preventing-and-detecting-bid-rigging-price-fixing-and-market-allocation-post-disaster-rebuilding> [Fecha última visita: 03/05/2024].

<sup>15</sup> Véase OCDE “*Lineamientos para Combatir la Colusión entre Oferentes en Licitaciones Públicas*”, febrero de 2009, p. 2 “*Los esquemas colusorios suelen incluir mecanismos de asignación y distribución del excedente ilegítimo que se obtiene como resultado del precio más elevado que se ha conseguido gracias al acuerdo colusorio. Por ejemplo, los competidores que consintieron en no presentar ofertas o bien en presentar ofertas destinadas al fracaso pueden ser beneficiarios de subcontratos de productos o servicios por parte del oferente adjudicatario, con el objeto de repartirse la utilidad adicional proveniente del precio más elevado determinado en forma concertada*”; y OCDE, “*Recomendación del Consejo de la OCDE para combatir la colusión en la contratación pública*”, julio de 2012.

<sup>16</sup> Véase Elena Marín Albarrán “*La subcontratación y la contratación pública: algunas consideraciones sobre la evolución normativa reciente y su contexto*”, 2013, p. 468, Disponible en <https://ifc.dpz.es/recursos/publicaciones/33/73/17marin.pdf> [Fecha última visita: 03/05/2024] (la autora sostiene que el fenómeno de la subcontratación tiene como fundamento último la especialización de las labores productivas, particularmente en caso de prestaciones complejas, al tiempo que contribuye a facilitar el acceso a los mercados a las empresas de menor tamaño); “*Subcontracting and the Performance of Small and Medium Firms in Japan*”, World Bank Institute, 2001 (el texto analiza los fundamentos teóricos de la subcontratación, dentro de los cuales se incluyen la reducción de costos de transacción, el incentivo a relaciones de coordinación de largo plazo entre firmas aguas arriba y aguas abajo y la distribución de riesgos); y Esteban Fernández Sánchez “*La obtención de ventajas competitivas a través de la subcontratación*”, en *Revista Asturiana de Economía*, ISSN 1134-8291, Nº. 2, 1995, pp. 149 y ss. (en dicho texto se destaca que “*algunas empresas deciden adquirir en el exterior una parte de sus componentes, ya que incrementan sus ventajas competitivas si se concentran en la fabricación de componentes estratégicos del producto, subcontratando el resto de actividades que, o no las dominan, o sencillamente las trasladan al exterior con el objeto de hacer menos compleja la gestión y más flexible la empresa*”).

<sup>17</sup> “*Mere conspiratorial opportunity is routinely and correctly held insufficient to support a conspiracy finding*”. Phillip Areeda & Herbert Hovenkamp, *Antitrust Law: An Analysis of Antitrust Principles and Their Application*, Volume VI, Third Edition, ¶1417b, p. 117.

<sup>18</sup> Ver requerimiento presentado por la FNE ante el TDLC con fecha 18 de julio de 2018, párrafos 30 y ss., en autos rol C-358-2018, caratulados *Requerimiento de la FNE en contra de FAASA Chile Servicios Aéreos Ltda. y otra*.

<sup>19</sup> Sentencia H. TDLC N°179/2022 y Sentencia E. Corte Suprema en autos rol N°7600-2022.

26. Todavía más, según consta también en la Investigación, las investigadas ofrecieron justificaciones distintas a un cartel para que empresas se arrienden o subarrienden naves o postulen a una licitación ofreciendo las de un competidor.
27. Respecto del arriendo o subarriendo de aeronaves entre ATA y Aerotac, los antecedentes de la Investigación dan cuenta de que se ha utilizado dicha figura contractual en diversas oportunidades en el marco de la prestación de servicios requeridos por hospitales (en virtud de una licitación vigente o mediante trato directo) y por particulares e Isapres en modalidad *spot*<sup>20</sup>.
28. Las condiciones de contratación generalmente aplicables en este mercado exigen a los actores prever la posibilidad de contar con otras aeronaves para el evento de que las propias no se encuentren disponibles, ya sea por estar prestando otro servicio o por encontrarse en mantención. En efecto, como se señaló anteriormente, las bases de licitación de este tipo de servicios exigen disponibilidad durante las 24 horas de todos los días del año, con un tiempo de respuesta máximo ante cada solicitud, y se establecen multas para los operadores en caso de incumplimiento.
29. Lo anterior explica que no solo ATA y Aerotac se hayan arrendado o subarrendado aeronaves recíprocamente, sino que se trate de una práctica relativamente generalizada en esta industria<sup>21</sup>, pues permite a las empresas optimizar el uso de sus propias aeronaves en trabajos aéreos alternativos (ya sea en otros contratos de transporte de personas enfermas o accidentadas o en otro tipo de trabajo aéreo, como transporte de pasajeros) sin necesidad de tener las aeronaves detenidas e inutilizadas en espera de que sea requerido un traslado en el marco de un contrato vigente.
30. Por otra parte, esta División ha constatado que, efectivamente, tanto ATA como Aerotac han incluido en sus propias resoluciones sanitarias aeronaves de la otra empresa<sup>22</sup>. En efecto, existieron cuatro aeronaves incorporadas simultáneamente

---

<sup>20</sup> Según las investigadas, en diversas oportunidades han utilizado dicho mecanismo no solo entre ellas, sino que con la mayoría de los actores de la industria. Declaración del representante legal y la gerente comercial de ATA, prestada ante la FNE con fecha 28 de agosto de 2018, y declaración del representante legal de Aerotac, prestada ante la FNE con fecha 30 de agosto de 2018.

<sup>21</sup> Información proporcionada por: (i) Movicare en respuesta a Oficio Res. N° 0094 de fecha 27 de febrero de 2018; (ii) Aerocardal en respuesta a Oficio Res. N° 0095 de fecha 28 de febrero de 2018; (iii) Aerorescate en respuesta a Oficio Res. N° 0097 de fecha 28 de febrero de 2018; (iv) Calquin en respuesta a Oficio Res. N° 0098 de fecha 28 de febrero de 2018; (v) Heliworks en respuesta a Oficio Res. N° 0099 de fecha 28 de febrero de 2018; (vi) Los Cedros en respuesta a Oficio Res. N° 0100 de fecha 28 de febrero de 2018; (vii) Aerotac en respuesta a Oficio Res. N° 0101 de fecha 28 de febrero de 2018; (viii) ATA en respuesta a Oficio Res. N° 0102 de fecha 28 de febrero de 2018; y (ix) Aerocoyhaique en respuesta a Oficio Res. N° 0110 de fecha 01 de marzo de 2018. En el mismo sentido, declaración del representante legal de Aerotac, prestada ante la FNE con fecha 30 de agosto de 2018.

<sup>22</sup> Para efectos de este Informe, se considera aeronave de una empresa aquella respecto de la cual tanto la empresa como cualquiera de sus socios o sociedades relacionadas es propietaria o explotadora.

en las resoluciones sanitarias de cada una de las empresas Investigadas<sup>23</sup>, las cuales utilizaron para presentarse en licitaciones de servicio de transporte aéreo de personas enfermas<sup>24</sup>.

31. En conformidad con la información que consta en el expediente de la Investigación, esta práctica sería funcional a la necesidad de contar con aeronaves disponibles para prestar el Servicio, y se explicaría porque permitiría al arrendatario efectuar el traslado de emergencia con su propio equipo médico, en vez de tener que subcontratar la ejecución del servicio completo<sup>25-26</sup>.
32. En cuanto al hecho que en el año 2019 la Seremi RM habría dejado sin efecto las resoluciones exentas que habrían permitido a las empresas denunciadas incorporar aeronaves de terceros en sus propias resoluciones sanitarias, esta División estima que tales decisiones administrativas, dictadas por un servicio público en el ámbito de sus competencias, no alteran el resultado del análisis de las conductas investigadas a la luz del DL 211.
33. Según se ha expuesto, las prácticas denunciadas no habrían tenido por objeto designar concertadamente al adjudicatario de las licitaciones respectivas, ni se ha aportado antecedente alguno en tal sentido<sup>27</sup>. Adicionalmente, las investigadas han ofrecido explicaciones alternativas para justificar su conducta, distinta a una eventual coordinación anticompetitiva para afectar el resultado de procesos

---

<sup>23</sup> Matrícula CC-ACV cuyo propietario y explotador es ATA que inscribió la aeronave en el Minsal el año 2014 y Aerotac incorporó en su resolución sanitaria el año 2016; matrícula CC-AMJ cuyo propietario y explotador es ATA que inscribió la aeronave en el Minsal el año 2014 y Aerotac incorporó en su resolución sanitaria el año 2016; matrícula CC-ARV cuyo explotador es Línea de Aero Servicios S.A. (LASSA), empresa relacionada de Aerotac, que inscribió la aeronave en el Minsal el año 2013 y ATA incorporó en su resolución sanitaria el año 2016; y matrícula CC-PZX cuyo explotador es Línea de Aero Servicios S.A. (LASSA) que inscribió la aeronave en el Minsal el año 2015 y ATA incorporó en su resolución sanitaria el año 2016.

<sup>24</sup> Según consta en la Investigación, desde el año 2016 a mayo de 2019 en al menos 21 licitaciones públicas se presentaron empresas con aeronaves propias y de terceros, según los ID que se identifican a continuación: 1553-2051-LQ15, 502-21-LE16, 5129-103-LP15, 5076-25-LQ16, 1647-293-LQ16, 2258-242-LQ16, 1553-2101-LQ16, 1380-18-LQ21, 1545-135-LE17, 2128-12-LP16, 4877-1-LQ17, 5076-57-LQ17, 5076-57-LQ17, 956-55-LP17, 1553-1089-LQ17, 5076-49-R118, 1553-600-LE18, 5076-49-R118, 1553-1463-LQ18, 2258-196-LQ18, 5076-75-LR18.

<sup>25</sup> Declaración del representante legal y la gerente comercial de ATA, prestada ante la FNE con fecha 28 de agosto de 2018, y declaración del representante legal de Aerotac, prestada ante la FNE con fecha 30 de agosto de 2018.

<sup>26</sup> Otras eficiencias asociadas a dicha práctica estarían dadas por la posibilidad de evitar las capacidades ociosas de las empresas y la obtención de economías en la operación tanto a nivel de aeronaves propiamente tales como a nivel de equipos de estas. Presentación de Aerotac ante la FNE, de fecha 23 de noviembre de 2019.

<sup>27</sup> Las prácticas anticompetitivas en materia de compras públicas tienen lugar cuando “*uno o más participantes reales o potenciales en uno o varios procesos licitatorios pueden acordar no competir efectivamente, por ejemplo, definiendo una estrategia común que indique quién ganará cada licitación, cómo se logrará esto y cómo serán distribuidos los beneficios de la maniobra*” (Fiscalía Nacional Económica: Compras Públicas y Libre Competencia, Material de Promoción N°1, abril de 2011, p. 13). De lo anterior fluye que este tipo de acuerdo normalmente supone la existencia de un plan común orientado a determinar al adjudicatario de una o más licitaciones (Véase Sentencia 165/2018, Considerando 102. Véase también: Cartels, Competition and Public Procurement. Law and Economics approaches to Bid Rigging, Stefan E. Weishar, p. 43).

licitatorios. Por lo anterior, y a falta de otros antecedentes, se estima que ninguna de las conductas investigadas infringiría lo dispuesto en el art. 3° letra a) del DL 211.

#### **IV. CONCLUSIONES**

34. Las conductas identificadas por el denunciante como indicios de acuerdo colusorio son efectivas, pero tienen una justificación distinta a la existencia de un cartel según lo razonado precedentemente. Ante la ausencia de otros elementos probatorios que sugieran la existencia de colusión en este mercado, esta División considera que no se ha podido comprobar la existencia de hechos, actos o convenciones constitutivos de infracciones al DL 211.
35. Dado lo anterior, se recomienda el archivo de esta Investigación, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía Nacional Económica de velar permanentemente por la libre competencia en el mercado de transporte aéreo de personas enfermas y/o accidentadas, y de que pueda abrir nuevas investigaciones y/o ejercer futuras acciones en caso de contar con nuevos antecedentes que lo ameriten.

Saluda atentamente a usted,

**JUAN CORREA SERRANO**  
**JEFE DIVISIÓN ANTI-CARTELES**