

En lo principal: Aporta antecedentes. **En el primer otrosí:** Acompaña documentos confidenciales. **En el segundo otrosí:** Acompaña versiones públicas. **En el tercer otrosí:** Acompaña documentos en carácter público. **En el cuarto otrosí:** Solicita lo que indica.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Jorge Grunberg Pilowsky, Fiscal Nacional Económico, en representación de la **Fiscalía Nacional Económica** (en adelante, “**FNE**” o “**Fiscalía**”), ambos domiciliados para estos efectos en calle Huérfanos N°670, piso 8, Santiago, en autos caratulados “Solicitud de Informe de Empresa Portuaria Valparaíso sobre condiciones de licitación del terminal N°2 del Puerto de Valparaíso”, Rol NC N°547-25, al H. Tribunal respetuosamente digo:

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°2 y 31 N°1 del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del entonces Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (en adelante, “**DL 211**”), y dentro de plazo, la Fiscalía aporta los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que se expondrán a continuación.

1. Con fecha 30 de mayo de 2025, el H. Tribunal recibió una solicitud de informe formulada por la Empresa Portuaria Valparaíso (en adelante, “**EPV**”), a fin de que determine las condiciones de la licitación y concesión del Terminal N°2 del puerto de Valparaíso (en adelante, “**Terminal N°2**” o “**Espigón**”), conforme a las reglas expuestas en dicha solicitud, o, en subsidio de ello, se establezcan las reglas que correspondan¹ (en adelante, “**Solicitud**”).

2. Con fecha 11 de junio de 2025, el H. Tribunal dictó la resolución de inicio del procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL 211. Asimismo, ofició a esta Fiscalía, al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**MTT**”), al Ministerio de Obras Públicas, a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G, al Sistema de Empresas Públicas (en adelante, “**SEP**”), y a los concesionarios de frentes de atraque del país, a fin de que aportaren antecedentes².

3. En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar una investigación con fecha 13 de junio de 2025 (en adelante, “**Investigación**”), ejerciendo las facultades establecidas

¹ Presentación de EPV al H. Tribunal, de fecha 30 de mayo de 2025, que rola a folio 6.

² Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía con fecha 17 de junio de 2025 mediante el Oficio Ord. N°59, del H. Tribunal, de fecha 16 de junio de 2025.

en el artículo 39 del DL 211 a fin de recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente informe³.

4. El índice que se presenta a continuación da cuenta de la estructura de esta presentación:

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES.....	3
II.	REGULACIÓN DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS.	5
II.1.	NORMATIVA APLICABLE.....	5
II.2.	JURISPRUDENCIA RELEVANTE.	6
III.	CARACTERÍSTICAS Y ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE.....	13
III.1.	MERCADO RELEVANTE.....	13
III.2.	CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA.....	14
III.3.	CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA.	19
IV.	ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA.	20
IV.1.	RESTRICCIONES ESTRUCTURALES.....	21
IV.1.1.	Restricciones a la Integración Horizontal.....	21
IV.1.2.	Restricciones a la Integración Vertical.....	24
IV.2.	PROCESO DE LICITACIÓN.	28
IV.2.1.	Cronograma de la licitación y riesgos de coordinación.	28
IV.2.2.	Parámetros indeterminados.....	29
IV.2.3.	Criterios de adjudicación.....	29
IV.2.4.	Tarifa de transferencia de pasajeros.....	33
IV.3.	CONTRATO DE CONCESIÓN.....	34
IV.3.1.	Obligaciones de Pago.....	35
IV.3.2.	Servicios y Tarifas Básicas.	35
IV.3.3.	Resguardos conductuales.	36
IV.3.4.	Medidas adicionales para facilitar la fiscalización.	38
V.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	40
V.1.	RESTRICCIONES ESTRUCTURALES.....	40
V.2.	CRITERIO DE ADJUDICACIÓN Y OTRAS REGLAS DE LA LICITACIÓN.....	41
V.3.	RESGUARDOS CONDUCTUALES DURANTE LA CONCESIÓN.....	43

³ Investigación Rol N°2811-25 FNE, caratulada “Informe al H. TDLC en Solicitud de EPV sobre licitación del Terminal N°2 del puerto de Valparaíso”.

I. ANTECEDENTES

5. Conforme a lo señalado, EPV solicitó al H. Tribunal la emisión de un informe destinado a determinar las condiciones de competencia aplicables a la licitación y adjudicación de una concesión transitoria del Terminal N°2. El proyecto consultado contempla, al igual que la concesión transitoria analizada en el Informe N°20, de fecha 2 de septiembre de 2021, del H. Tribunal (en adelante, “**Informe N°20/2021**”), una licitación del Espigón bajo el modelo monooperador, por un período de transición comprendido entre el término de la actual concesión de la empresa Terminal Portuario de Valparaíso S.A. (en adelante, “**TPV**”) y el inicio del nuevo contrato asociado al proyecto de ampliación del puerto de Valparaíso.

6. En su presentación, EPV advierte de la existencia de un período intermedio entre el término de la concesión vigente del Espigón, adjudicada a TPV hasta el 16 de marzo de 2027⁴, y la entrada en vigencia de una nueva concesión que contempla la operación conjunta de los Terminales N°1 y N°2, actualmente también en consulta ante el H. Tribunal⁵, cuya puesta en marcha se proyecta para el 1 de enero de 2030.

7. Asimismo, EPV especifica que la concesión sobre la que versa la Solicitud comprende el área del Espigón propiamente tal, con los Sitios de Atraque 6, 7 y 8, la explanada comprendida entre ellos, el sector del embarcadero y el área de la Costanera, incluyendo en esta última el área del malecón.

8. Por otro lado, EPV expone que, dado el carácter transitorio y limitado en el tiempo de la concesión propuesta en la Solicitud, ésta no contempla la obligación de realizar nuevas inversiones en infraestructura. Esta decisión, replicando la lógica del proceso anterior, permitiría enfocar la licitación en la eficiencia operativa y tarifaria, evitando sobrerregulación en un período que antecede al inicio de una nueva etapa estructural del puerto derivada de la operación conjunta de los Terminales N°1 y N°2, proyectada para el año 2030.

⁴ Según consta en información pública disponible en medios especializados, EPV comunicó su decisión de prorrogar el plazo original de vigencia —que vencía el 16 de marzo de 2026— de la actual concesión del Terminal N°2. Al respecto, véase: <<https://portalportuario.cl/puerto-valparaiso-extiende-concesion-del-terminal-2-a-tpv-hasta-marzo-de-2027/>> y <<https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-valparaiso-extiende-concesion-del-terminal-2-a-agunsa-hasta-marzo-de-2027>> [última consulta: 25 de julio de 2025]. Dicha noticia fue confirmada por EPV en toma de declaración de 18 de junio de 2025.

⁵ Causa Rol NC N°542-24, caratulada “*Solicitud de Informe de Empresa Portuaria Valparaíso sobre licitación de concesión de la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del puerto de Valparaíso*”.

9. En cuanto a los resguardos a la competencia, EPV propone en la Solicitud mantener de forma íntegra las condiciones de competencia establecidas en el Informe N°20/2021, que rigen la actual concesión transitoria del Espigón adjudicada en el año 2021.

10. En este sentido, uno de los elementos centrales replicados por EPV en sus bases de licitación (en adelante, “**BALI**”) es el mecanismo de licitación basado en el modelo procedimental de dos universos/cajas, ya aprobado por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021, permitiendo de esta forma la participación de incumbentes en la licitación bajo una serie de condiciones que se analizarán en la sección IV de esta presentación.

11. EPV también replica el criterio de adjudicación aprobado en el Informe N°20/2021. En este sentido, la licitación sería adjudicada al menor índice tarifario ofertado, pero sin la existencia de un índice mínimo (en adelante, “**Imin**”), en el entendido de que esta variable de adjudicación incentiva la oferta de menores tarifas por los servicios portuarios y, consecuentemente, se traduce en beneficios directos para los clientes de la concesionaria.

12. Las ofertas que contengan un índice tarifario que supere el índice tarifario máximo⁶ (en adelante, “**Imax**”) definido previamente por EPV, serán rechazadas y, en caso de que todas las ofertas se encuentren en esta situación, la licitación podrá ser declarada desierta.

13. Igualmente, EPV mantiene los resguardos estructurales establecidos en el Informe N°20/2021 para prevenir riesgos a la competencia derivados de la integración vertical entre la sociedad concesionaria y los sucesivos eslabones de la cadena logística. En primer lugar, propone fijar el umbral de integración vertical de los usuarios relevantes del mercado de transporte marítimo, en un 60% del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades de la sociedad concesionaria. De esta forma, la Solicitud mantiene la regla establecida en el Informe N°20/2021. En segundo lugar, sugiere una prohibición de integración horizontal, con la excepción de permitirla en el evento que la licitación sea adjudicada a un incumbente conforme al modelo denominado “Un proceso con dos universos de propuestas”.

14. EPV también propone fijar una serie de resguardos conductuales para mitigar los riesgos inherentes a la integración vertical entre concesionarios portuarios y los usuarios relevantes de los terminales. En concreto, la concesionaria deberá: (i) separar en los estados financieros los ingresos provenientes de la prestación de servicios básicos de aquellos correspondientes a servicios especiales; (ii) informar a esta Fiscalía sobre los

⁶ Dicho índice representa un valor agregado compuesto por las tarifas que el concesionario propone cobrar por los distintos servicios portuarios básicos. Este índice es calculado a partir de una fórmula polinómica que pondera diversas tarifas clave, reflejando su importancia relativa en la operación del terminal.

cambios en materia de prioridades para la asignación de sitios de atraque; y, (iii) entregar a EPV la información relativa a sus controladores, accionistas y/o personas relacionadas. Por su parte, EPV deberá: (i) establecer un procedimiento para la modificación del contrato de concesión; y, (ii) definir los indicadores de calidad del servicio que deben ser cumplidos por el concesionario.

15. Por último, EPV reitera el compromiso de implementar mecanismos de fiscalización y monitoreo, permitiendo identificar eventuales desviaciones del marco competitivo establecido. Entre ellos, se incluye la posibilidad de solicitar informes⁷, aplicar medidas correctivas y sanciones, principalmente multas⁸, o incluso declarar el término del contrato en caso de incumplimientos graves a los resguardos estructurales⁹.

II. REGULACIÓN DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS

II.1. NORMATIVA APLICABLE

16. El sector portuario estatal se rige fundamentalmente por la Ley N°19.542 (en adelante, "**Ley de Puertos**"), que tuvo como objetivo modernizar la administración de los puertos estatales mediante la creación de diez empresas públicas¹⁰, sucesoras legales de EMPORCHI¹¹.

17. Para efectos de la presente Solicitud, sin perjuicio de lo que ya ha sido señalado al respecto por esta Fiscalía en el aporte de antecedentes de la causa Rol NC N°542-24, a folio 127 (en adelante, "**Aporte de Antecedentes**")¹², cabe destacar que, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos, las empresas portuarias pueden desarrollar su objeto

⁷ La sección 3.19 "Fiscalización del Contrato" de las BALI establece que, para efectos del fiel cumplimiento del contrato de concesión, EPV "(...) *podrá realizar las inspecciones que estime pertinentes y recabar del Concesionario toda información que resulte relevante para la prestación del servicio concesionado, sin limitación alguna, según el formato y los medios técnicos que determine EPV*". (p. 55).

⁸ Sección 3.20 "Multas" de las BALI, pp. 55 y ss.

⁹ La sección 3.25.1. "Término de la Concesión" de las BALI califica como incumplimiento grave de las obligaciones del concesionario: "*vi) Si, de acuerdo a lo establecido en la sección 3.2.6 anterior, el Concesionario no enajenare el exceso de participación o no se desvinculare de la sociedad concesionaria, según corresponda, dentro del plazo de 6 (seis) meses.*" (p. 64).

¹⁰ Empresas Portuarias de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Austral, según lo establecido en el artículo 1° de la Ley de Puertos.

¹¹ El artículo 4 de la Ley de Puertos establece que las empresas portuarias son descentralizadas, autónomas, se rigen por las normas de las sociedades anónimas abiertas, y tienen por objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos públicos.

¹² Aporte de Antecedentes, p. 8.

directamente o a través de terceros y, tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros solo es admisible mediante concesiones¹³⁻¹⁴.

18. Tal como se señaló en el Aporte de Antecedentes¹⁵, la Ley de Puertos impone, como condición para la procedencia de concesiones de frentes de atraque, la existencia en la misma región de otro frente de atraque capaz de atender una nave de diseño equivalente a la del frente a concesionar¹⁶. En ausencia de tal alternativa, se exige contar previamente con un informe del H. Tribunal -sucesor de la H. Comisión Preventiva Central (en adelante “CPC”)-, el cual establecerá los términos en que podrá efectuarse la concesión¹⁷.

19. Asimismo, el artículo 23 de la Ley de Puertos establece que la movilización de carga en los frentes de atraque debe realizarse bajo un esquema multioperador¹⁸, permitiendo excepcionalmente la adopción de un esquema monooperador¹⁹ mediante licitación pública, y siempre que se cuente con un informe previo del H. Tribunal en caso de inexistencia de un frente alternativo²⁰.

II.2. JURISPRUDENCIA RELEVANTE

20. Conforme lo ya informado por esta Fiscalía²¹, a la fecha se han solicitado 22 informes a los órganos de defensa de la libre competencia respecto de las condiciones bajo las cuales se pueden otorgar concesiones en frentes de atraque de puertos públicos, existiendo 15 frentes actualmente concesionados conforme a dictámenes de la extinta CPC o informes del H. Tribunal.

¹³ El artículo 53 de la Ley de Puertos, define la concesión portuaria como “(...) *el contrato solemne, otorgado por escritura pública, a través del cual una empresa concede con exclusividad a una persona natural o jurídica, por un período determinado, un área de un bien inmueble para que ésta ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándosele como contraprestación la explotación de la misma*”.

¹⁴ El artículo 14 de la Ley de Puertos establece que las adjudicatarias de las referidas concesiones se regirán también por las normas de las sociedades anónimas abiertas.

¹⁵ Aporte de Antecedentes, p. 8.

¹⁶ El artículo 53 de la Ley de Puertos define la nave de diseño como “(...) *la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque*”.

¹⁷ Artículo 14 de la Ley de Puertos.

¹⁸ El artículo 53 de la Ley de Puertos define el esquema multioperador como: “(...) *el sistema y operación portuaria donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque*”.

¹⁹ El artículo 53 de la Ley de Puertos define el esquema monooperador como “(...) *el sistema de operación portuaria en que la movilización de carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje*”.

²⁰ Artículo 23 de la Ley de Puertos.

²¹ Aporte de Antecedentes, p. 9.

21. Considerando que esta Fiscalía ya ha revisado la jurisprudencia relativa a las condiciones de competencia que han regido las licitaciones de los principales frentes de atraque de los puertos del país bajo un sistema monooperador -a partir del Dictamen N°1045 de 1998 de la CPC- en el Aporte de Antecedentes, esta sección sólo se enfocará en los informes que se han dictado a propósito del Terminal N°2.

22. En 2008, EPV solicitó al H. Tribunal un informe para definir las condiciones de competencia aplicables a la licitación del Terminal N°2 bajo un esquema monooperador, dado que hasta ese momento era operado directamente por EPV en modalidad multioperador. En virtud de ello, se dictó el Informe N°5, de fecha 29 de septiembre de 2009, del H. Tribunal (en adelante, “**Informe N°5/2009**”), que impuso resguardos a la competencia, incluyendo restricciones estructurales a la integración horizontal y vertical, adaptadas a las condiciones particulares de dicho mercado.

23. Posteriormente, EPV solicitó en 2012 revisar esas condiciones, en particular la restricción de la integración horizontal vigente, argumentando un cambio sustancial en el entorno competitivo. Entre los factores alegados estaban: (i) el ingreso de un nuevo operador relevante en San Antonio -Puerto Central S.A. (en adelante, “**PCE**”)-; (ii) el fracaso de la licitación de abril del año 2011 por falta de interesados; (iii) las mejoras contractuales con el concesionario del Terminal N°1 del puerto de Valparaíso (en adelante “**Terminal N°1**”), Terminal Pacífico Sur S.A. (en adelante, “**TPS**”); y (iv) la necesidad de modernizar el Terminal N°2²². En atención a ello, el H. Tribunal emitió el Informe N°8, de fecha 22 de noviembre de 2012, del H. Tribunal (en adelante, “**Informe N°8/2012**”), permitiendo la participación de incumbentes bajo un modelo de “dos universos de propuestas”, en el cual los nuevos entrantes podían igualar la mejor oferta de un incumbente para adjudicarse la concesión²³.

²² Véase H. Tribunal, Informe N°8/2012 (según se define a continuación), pp. 4 y 5.

²³ Como concluyó el H. Tribunal en dicha oportunidad: “(...) es preciso que, además de cumplirse con los resguardos establecidos en el Informe N°5, especialmente en lo relativo al criterio de adjudicación: (i) se efectúe “Un Proceso con Dos Universos de Propuestas” conforme con el cual las ofertas de los incumbentes (Grupo Dos) se presenten con antelación a las ofertas de nuevos entrantes (Grupo Uno); (ii) todas las ofertas compitan entre sí, resultando adjudicado aquel que – habiendo presentado una oferta técnicamente admisible- oferte el menor índice de tarifas por los servicios básicos; y, (iii) en caso de que la mejor oferta corresponda a un incumbente (Grupo Dos), se proporcione al mejor de los oferentes del Grupo Uno (nuevos entrantes) un término prudente para manifestar si está o no dispuesto a igualar el menor índice de tarifas ofertado por el incumbente. Si lo iguala, el nuevo entrante se adjudica la concesión. Si no lo iguala o nada expresa dentro del término preestablecido, el incumbente que hubiere ofrecido el menor índice de tarifas se adjudica la concesión, alzándose para este último caso las restricciones a la integración horizontal establecidas en el Informe N°5/2009 (Regla 23.1 y 23.2) y en el Dictamen N°1.045 (Numerales 7.1 y 7.2), ambas aplicables a los incumbentes”. H. Tribunal, Informe N°8/2012, p. 72.

24. El proceso de licitación del Terminal N°2, originado a partir del Informe N°8/2012 y llevado a cabo entre los años 2012 y 2013, culminó con la adjudicación a un operador entrante, Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (en adelante, “**TCVAL**”), perteneciente a OHL Concesiones²⁴. La concesión se otorgó por un plazo de 30 años, incluyendo la obligación de ejecutar una importante inversión en infraestructura portuaria²⁵. El diseño de la licitación permitió la participación de incumbentes y de actores verticalmente integrados. Pese a ello, el adjudicatario no presentó vínculos de integración horizontal ni vertical relevantes con navieras u operadores logísticos al momento de la adjudicación.

25. Ante el término anticipado de la concesión de TCVAL, en 2020 EPV presentó una nueva solicitud respecto del Terminal N°2, proponiendo un proceso de licitación en dos fases: una transitoria, centrada en la operación sin nuevas inversiones, y otra definitiva que incorporara obras de infraestructura. Para la etapa transitoria, pidió aplicar las reglas de los Informes N°5/2009 y N°8/2012, pero eliminando la regla y aclaración contenida en la Condición N°4 de este último²⁶, así como la exigencia de inversiones. La etapa posterior contemplaría una nueva consulta para fijar condiciones aplicables a una concesión de largo plazo con ampliación de capacidad.

26. Finalmente, en el Informe N°20, de fecha 2 de septiembre de 2021 (en adelante, “**Informe N°20/2021**”), el H. Tribunal mantuvo las restricciones a la integración horizontal del Informe N°5/2009, pero aprobó la utilización de un modelo de “dos universos de propuestas” del Informe N°8/2012 para la licitación transitoria, justificando dicha decisión en la urgencia del proceso y la posibilidad de generar eficiencias derivadas de la integración operativa.

27. En diciembre de 2021, EPV adjudicó la concesión del Terminal N°2 al incumbente, Terminal Portuario Valparaíso S.A. (en adelante, “**TPV**”) — con una participación del 99,9% por parte de Agencias Universales S.A. (en adelante, “**Agunsa**”)— mediante un proceso de licitación de transición, sin que se ejerciera el derecho a igualar por parte de nuevos

²⁴ EPV (2013). *Memoria anual 2013*, p. 21. Disponible en: <https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20220315/20220315133338/memoria_2013.pdf> [última consulta: 25 de julio de 2025].

²⁵ EPV (2012). *Memoria anual 2012*, p. 95. Disponible en: <https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20220315/20220315132927/memoria_2012.pdf> [última consulta: 25 de julio de 2025].

²⁶ Condición N°4: “Además, también para el caso de que la licitación sea adjudicada a un incumbente conforme a la regla 3 precedente, EPV deberá informar cada dos años a la Fiscalía Nacional Económica respecto del cumplimiento o incumplimiento del cronograma de inversiones comprometido por el adjudicatario, a efectos de que la misma pueda ejercer las acciones por infracción a las normas de defensa de la libre competencia que estime pertinentes. Lo anterior, sin perjuicio de la acción infraccional de quienes tengan interés legítimo”. H. Tribunal, Informe N°8/2012, p. 82.

entrantes. El contrato establece un plazo de operación de cuatro años, iniciando el 16 de marzo de 2022 y extendiéndose hasta marzo de 2026 (con posible prórroga a 2027)²⁷. En términos de integración vertical, no se introdujeron cambios estructurales durante esta adjudicación transitoria: se mantuvieron las condiciones de restricción establecidas en licitaciones anteriores, sin requerir ajuste adicional en la composición accionaria, ni evidencia de vínculos verticales relevantes con navieras u operadores logísticos.

28. En suma, atendido el conjunto de normas establecidas en la Ley de Puertos y en los Informes N°5/2009, N°8/2012 y N°20/2021, las principales reglas establecidas para las anteriores licitaciones del Terminal N°2 son:

- a. La licitación deberá adjudicarse al menor índice tarifario ofertado por los Servicios Básicos²⁸, que se entenderá como la mejor oferta. No obstante, atendido el sistema de “dos universos de propuestas”, si la mejor oferta corresponde a un incumbente, se debe permitir al “mejor nuevo entrante” la posibilidad de igualar la oferta, en cuyo caso la licitación se adjudicará a este último.
- b. Las bases deberán establecer la metodología de ponderación de las tarifas de cada uno de los servicios básicos incluidos en el índice tarifario ofertado. Los ponderadores se construirán de acuerdo con la importancia relativa de los ingresos proyectados de cada servicio básico en los ingresos proyectados totales del concesionario durante el período de vigencia de la concesión.
- c. Sobre los criterios de evaluación de las propuestas o antecedentes, se establece que las causales para desestimar una oferta, así como aquellas que permiten declarar desierta la licitación o cualquiera de sus etapas, deben cumplir con los siguientes requisitos: (i) ser objetivas; (ii) estar claramente definidas en las bases; y (iii) ser conocidas por los postulantes, con excepción del índice de adjudicación máximo en reserva.
- d. EPV podrá cobrar un canon anual equivalente al mínimo que establece el artículo 6 del Decreto Supremo N°104, de 1998, del MTT²⁹ (en adelante, “**DS N°104/1998**”). Adicionalmente, se establece que los demás cobros al concesionario deberán estar razonablemente asociados a costos de la licitación o a los costos necesarios para asegurar la operación eficiente de EPV.

²⁷ EPV (2022). *Memoria anual 2022*, p. 93. Disponible en: <https://www.puertovalparaíso.cl/epv/site/docs/20230428/20230428120851/reporte_integrado_2022.pdf> [última consulta: 25 de julio de 2025].

²⁸ Según se verá *infra*, el Índice Ofertado de Tarifas por los Servicios Básicos corresponde al valor que resulta por la aplicación de los valores de las Tarifas TTC, TTF, TTH, TTR, TMC y TMN indicadas por el oferente en su oferta económica a la fórmula establecida en la sección 2.10 de las BALI. Véase: BALI, Sección 1 sobre “Definiciones”, p. 10.

²⁹ Disponible en: <<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=122591>> [última consulta: 25 de julio de 2025].

- e. El concesionario deberá prestar los servicios portuarios bajo condiciones generales y no discriminatorias. Estas condiciones deberán ser puestas a disposición de los usuarios del puerto mediante documentos públicos.
- f. Las tarifas ofertadas para cada servicio, que sirvan de base para la adjudicación de la licitación, podrán constituir la tarifa máxima aplicable al respectivo servicio básico, o bien, podrán emplearse para construir los índices máximos aplicables, según se indique en las BALI. Dichas tarifas deberán registrarse con al menos 30 días de anticipación a su entrada en vigor y tendrán una vigencia mínima de 60 días.
- g. El concesionario deberá prestar sus servicios dando cumplimiento a los estándares de calidad y umbrales de ocupación definidos por EPV en las bases de la licitación o en el contrato de concesión. Además, el concesionario deberá establecer en el manual de servicios las respectivas normas de asignación y reserva de capacidad o normas de prioridad en la atención de naves, reglas que formarán parte de las condiciones generales de prestación de los servicios portuarios. Dicho manual debe contar con la aprobación de EPV y ajustarse al Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de dicha empresa portuaria.
- h. En cuanto a la regla de integración vertical, los “usuarios relevantes”³⁰ de la cadena logística de transporte marítimo de carga no podrán poseer, en conjunto, más del 60% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del 60% de las utilidades de la sociedad concesionaria.
- i. En cuanto a la regla de integración horizontal, en caso de que la licitación sea adjudicada a un incumbente, conforme a las disposiciones del Informe N°8/2012, dicho incumbente quedará exceptuado de cumplir con la restricción a la integración horizontal establecida tanto en el informe que emita el H. Tribunal respecto de la concesión objeto de la consulta, como en el que rige la concesión actualmente en

³⁰ Según se establece en el Informe N°5/2009, serán considerados como usuarios relevantes “las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga general por vía marítima, sea como empresas navieras, exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier título o modalidad, con exclusión de los agentes de muellaje, i) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o ii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada por medio del frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos o en distintos eslabones de la cadena de transporte marítimo, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación en un mismo eslabón o a un mismo título”. Adicionalmente, para efectos del cálculo de los porcentajes máximos referidos precedentemente, al porcentaje de propiedad, voto o utilidades que tengan directamente en la sociedad concesionaria sus accionistas, se deberá agregar la participación total que posean en la propiedad, voto o utilidades de la concesionaria sus personas relacionadas. H. Tribunal. Informe N°5/2009, p. 105.

su poder³¹. Esta excepción no se extiende para los demás incumbentes, quienes no podrán adquirir, directa ni indirectamente, la propiedad o el control de la concesión del Terminal N°2 por ninguna otra vía, salvo autorización previa del H. Tribunal. Asimismo, el incumbente adjudicatario no podrá transferir, total o parcialmente, la concesión ni integrarse, de forma directa o indirecta, con otros operadores portuarios de la región sin la autorización del H. Tribunal³².

- j. En caso de una integración horizontal intraportuaria, el uso de áreas de respaldo del Espigón con carga del Terminal N°1 no podrá implicar una afectación -en términos generales- a la atención de naves en el Terminal N°2³³.

29. Sin perjuicio de lo anterior, y considerando las posibles implicancias para el proceso licitatorio objeto de la Solicitud, esta Fiscalía reitera la relevancia de tener en cuenta la solicitud de informe presentada por EPV ante este H. Tribunal, relativa a la metodología de cálculo de los porcentajes de participación en la carga atribuibles a los agentes de naves, contenida en el Informe N°20/2021, que dio origen al procedimiento Rol NC N°533-2024³⁴. Lo que se resuelva en dicha instancia respecto de la aplicación de la regla que limita la integración vertical incide directamente en esta Solicitud, en la medida en que dicha regla estructural también se contempla para el proyecto licitado en estos autos.

30. Por último, resulta especialmente relevante considerar lo que el H. Tribunal resuelva en el marco de la solicitud de informe presentada por EPV que dio origen al procedimiento Rol NC N°542-2024, referida a la operación conjunta de los Terminales N°1 y N°2 del puerto de Valparaíso, particularmente en lo que respecta a la definición del concepto de incumbente.

31. Si bien estas solicitudes se refieren a futuras concesiones que no coincidirán en el tiempo, ambas consideran una definición amplia del concepto de incumbente que incidirá en restricciones que afectarían la participación del futuro concesionario del Terminal N°2 en la subsecuente licitación para la operación conjunta de ambos terminales a partir del año 2030, pues será calificado como “incumbente”.

³¹ Informe N°20/2021, p. 89, condición 33.2.3: “En el evento de que la licitación sea adjudicada a un incumbente conforme a la regla precedente, se exceptuará a éste de cumplir con la restricción a la integración horizontal establecida en este Informe, en el Informe N°6/2009 (Condición 22) o en el Dictamen N°1045 (Numerales 7.1 y 7.2)”.

³² Como se indica en Informe N°20/2021, p. 89, condición 33.2.3, ello es “sin perjuicio de la posibilidad que se puedan prestar servicios entre concesionarios, tal como se regulará en las bases de licitación definitivas”.

³³ Informe N°20/2021, p.89, condición 33.2.4.

³⁴ Para mayor detalle, véase Aporte de Antecedentes de la FNE en causa Rol NC N°533-2024 del H. Tribunal, a folio 101.

32. Al respecto, tal como se indicó en el Aporte de Antecedentes³⁵, esta Fiscalía considera necesario revisar la definición propuesta por EPV en la medida que, como se analizará con mayor detalle en la sección IV de esta presentación, desincentiva la participación y reduce la intensidad competitiva de la licitación que es materia de esta Solicitud³⁶. Lo anterior, a pesar de que los controladores y accionistas de la futura concesionaria del Terminal N°2 no serán participantes en el mercado relevante al momento de iniciarse la concesión de la operación conjunta, en virtud del término de su concesión, por lo que no se generarían riesgos de integración horizontal en la etapa de operación de terminales portuarios de la región.

33. Por último, cabe destacar que, si bien las medidas conductuales establecidas en el Dictamen N°1045 de la CPC, así como en los demás informes emitidos por el H. Tribunal, constituyen herramientas específicas para resguardar la competencia en determinados contextos, estas no agotan los mecanismos de protección previstos en el ordenamiento jurídico para resguardar la libre competencia. En efecto, los operadores de concesiones portuarias no sólo deben cumplir con las reglas y condiciones fijadas por el H. Tribunal, sino que también se encuentran plenamente sujetos a las disposiciones generales del DL 211. Lo anterior cobra especial relevancia en este mercado, donde se han detectado conductas que, pese a ajustarse formalmente a la normativa contractual y regulatoria, han infringido el DL 211. Un ejemplo ilustrativo de ello lo constituye el cobro de tarifas de seguridad por parte de concesionarios a clientes importadores o exportadores, práctica que ha sido objeto de acciones de esta Fiscalía por sus efectos anticompetitivos³⁷.

³⁵ Aporte de Antecedentes, párrafo 206.

³⁶ Conforme a dicha definición, el adjudicatario de la licitación objeto de la presente Solicitud -cuya concesión finaliza en el año 2029- sería calificado como incumbente en el proceso licitatorio para la operación conjunta que iniciaría en el año 2030 (y que contempla procesos de inversión y un mayor periodo de concesión). Puesto que la calificación de incumbente podría situarlo en una posición desventajosa frente a potenciales nuevos entrantes en el proceso licitatorio por la operación conjunta, es posible que se inhiba de participar en la licitación que es materia de la Solicitud.

³⁷ Para más detalles, véase requerimiento de la FNE a folio 2, que dio origen a la causa Rol C N°506-2024 del H. Tribunal.

III. CARACTERÍSTICAS Y ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE

III.1. MERCADO RELEVANTE

34. En base a lo expuesto por EPV en la Solicitud³⁸ y los antecedentes conocidos por el H. Tribunal³⁹, el mercado relevante definido, para efectos de este procedimiento enmarcado en la licitación de la concesión del Terminal N°2, corresponde al de servicios portuarios básicos en frentes de atraque de uso público de la Región de Valparaíso, que actual o potencialmente puedan atender la nave de diseño del proyecto a licitar, correspondiente a naves del tipo *panamax*⁴⁰, para la transferencia de carga general (esto es, carga en contenedores, carga fraccionada y vehículos, sin considerarse la carga granel)⁴¹ y la atención de naves de pasajeros⁴².

35. Por lo demás, cabe observar que la transferencia de contenedores en el Terminal N°2 se realiza mediante la atención de naves multipropósito, ya que este terminal portuario no atiende naves portacontenedores⁴³. En este sentido, la transferencia de este tipo de carga en este terminal es más bien menor (menos del 3% del total anual de toneladas trasferidas en los últimos años), concentrándose casi en su totalidad en la carga fraccionada (que representa más del 97% de dicho tonelaje)⁴⁴.

36. Conforme el H. Tribunal señaló en el Informe N°20/2021⁴⁵, en el mercado relevante definido existen significativas barreras y costos de entrada, sin que a la fecha hayan cambiado dichas condiciones para el periodo de vigencia de la concesión materia de la Solicitud.

³⁸ Véase Solicitud, p. 24.

³⁹ En procedimientos rol NC N°542-2024 y rol NC N°470-2020, ambos del H. Tribunal.

⁴⁰ Nave de diseño actual del Terminal N°2, como se explica en: (i) Solicitud, p. 23, y (ii) Aporte de Antecedentes, p. 26, Tabla N°3, sin perjuicio que no todas las naves del tipo *panamax* pueden ser atendidas en dicho terminal portuario (ya que sólo las de primera generación se ajustarían al calado permitido de nueve metros) y según el propio H. Tribunal lo indica en Informe N°20/2021, nota de la Tabla N°2, p. 37.

⁴¹ Al respecto véanse: (i) Informe N°20, pp. 35-36, y (ii) Aporte de Antecedentes, p. 22, párrafo 59 y notas al pie 54 y 55.

⁴² Sobre esta materia, véanse: (i) EPV, Solicitud, p.27, y (ii) Aporte de Antecedentes, p. 52. Naves de pasajeros que son atendidas durante la temporada de cruceros, que inicia en el último trimestre de cada año y continúa hasta el mes de abril del año siguiente.

⁴³ Como se señaló en el Aporte de Antecedentes, p. 59, párrafo 137.

⁴⁴ Conforme se extrae de los datos del Observatorio Logístico, actualizados a septiembre de 2024, acompañados por esta Fiscalía en causa Rol NC N°542-2024 del H. Tribunal, a folio 125.

⁴⁵ Informe N°20/2021, p. 42, párrafo 45: *“En suma, lo expuesto en los párrafos anteriores da cuenta que este mercado presenta condiciones desfavorables al ingreso, tal como lo señalaran los Informes N°5/2009, N°6/2009, N°8/2012 y N°18/2020, pues se observan significativas barreras y costos de entrada al mercado relevante”*.

III.2. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

37. Los terminales portuarios que participan en el mercado relevante definido se presentan en la Tabla N°1 a continuación:

Tabla N°1: Terminales portuarios que participan en el mercado relevante

Puerto	Terminal Portuario	Propiedad	Tipo de carga	Fin concesión	Nave de diseño
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	Público	Contenedores y fraccionada	2029	<i>new panamax</i> con restricciones de calado
	Terminal 2 (TPV)	Público	Contenedores y fraccionada	TPV: abr-27. Futuro adjudicado: abr-29	<i>panamax</i>
San Antonio	Molo Sur (STI)	Público	Contenedores, fraccionada y granel	dic-29	<i>new panamax</i> con restricciones de calado
	Costanera-Espigón (DPW)	Público	Contenedores, fraccionada y granel	2031, extensible hasta 2041	<i>new panamax</i> con restricciones de calado

Fuente: Elaboración propia⁴⁶.

38. En relación con la propiedad de las concesionarias, como fue revisado en autos Rol NC N°542-2024 del H. Tribunal, el concesionario del Terminal N°1 del puerto de Valparaíso se encuentra integrado con la naviera MSC y con el agente Ultramar. Por su parte, el actual concesionario del Terminal N°2 está integrado con el agente de naves del grupo GEN. Y, en el Puerto de San Antonio, el Terminal Molo Sur -operado por STI- está integrado con la naviera Hapag-Lloyd.

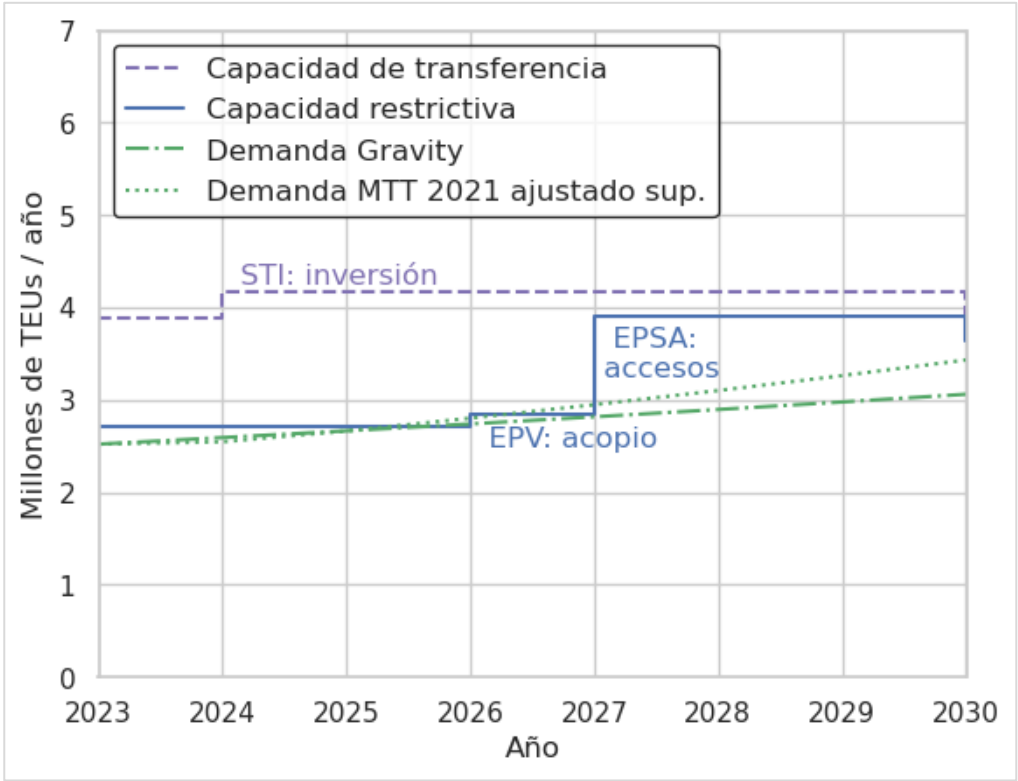
39. En cuanto a la disponibilidad de infraestructura, se debe tener en consideración que durante la temporada de exportación de fruta y cruceros (septiembre a mayo de cada año) ocurren escenarios de congestión en la Región de Valparaíso, y que la presencia de marejadas -especialmente en el puerto de San Antonio- también puede ocasionar un aumento de la demanda en los terminales de Valparaíso, por el desvío de la carga hacia

⁴⁶ En base a Aporte de Antecedentes, pp. 24 y 26, en Tablas N°2 y 3, respectivamente. En cuanto a la extensión de la concesión vigente del Terminal N°2 hasta marzo de 2027, véase nota de prensa de fecha 17 de junio de 2025: <<https://portalportuario.cl/puerto-valparaiso-extiende-concesion-del-terminal-2-a-tpv-hasta-marzo-de-2027/>> [última consulta: 25 de julio de 2025].

ellos⁴⁷. Lo anterior, sin perjuicio que para los años 2023 y 2024 el Terminal N°2 presentó, en promedio, tasas de ocupación menores a un 60%⁴⁸.

40. Respecto del periodo para el que se licitará la concesión del Terminal N°2 (abril de 2027 a diciembre de 2029), tal como se aprecia en el Gráfico N°1, podrían evitarse eventuales escenarios de insuficiencia de capacidad portuaria al inicio de la concesión, siempre y cuando se cumplan los proyectos de EPV y EPSA para incrementar las actuales capacidades restrictivas de los puertos que administran, correspondientes a las capacidades de acopio y acceso vehicular, respectivamente.

Gráfico N°1: Proyecciones de capacidad disponible y demanda esperada para la atención de carga general en la Región de Valparaíso (años 2023-2030)



Fuente: Elaboración propia en base a Aporte de Antecedentes, pp. 42 y 45, en Gráficos N°2 y 4.

41. Por otra parte, los actores de la industria señalaron que para el año 2027 es poco probable que la oferta disponible para la atención de carga general en la región sea

⁴⁷ Aporte de Antecedentes, p. 38, Tabla N°10.2 y párrafo 90. Adicionalmente, véase **Nota confidencial 1**. Adicionalmente, en el puerto de Valparaíso, a principios del presente año también habría habido poca disponibilidad de mano de obra debido a los incendios forestales ocurridos en Viña del Mar, lo que habría provocado un retraso en todas las líneas. Véase **Nota Confidencial 2**.

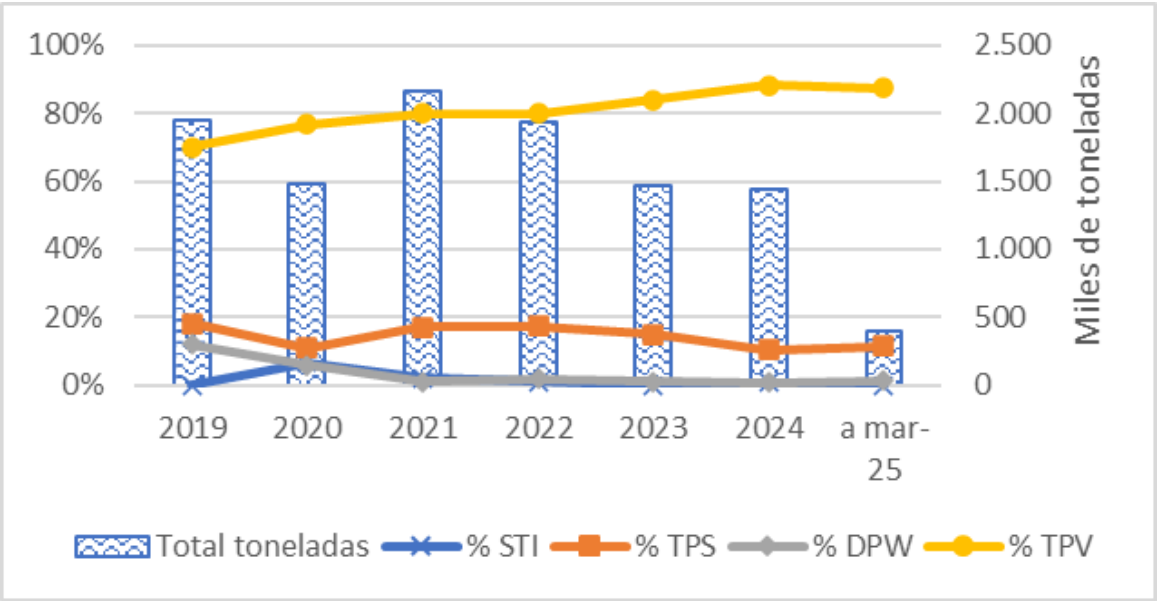
⁴⁸ Aporte de Antecedentes, p. 36, Tabla N°9.

insuficiente, dada la disminución de transferencia de carga en la Región de Valparaíso durante los años 2022 y 2023⁴⁹.

42. Sin perjuicio de lo anterior, a juicio de esta Fiscalía, para el análisis de competencia respecto de la concesión que es materia de la Solicitud se deben tener presentes las siguientes consideraciones:

- a. Desde el año 2021, prácticamente sólo dos terminales portuarios han transferido carga fraccionada en el mercado relevante, siendo el Terminal N°2 el actor predominante con más del 80% de participación, seguido de TPS, con el porcentaje restante⁵⁰. Ello, tal como se refleja en el gráfico presentado a continuación.

Gráfico N°2: Participaciones de mercado en carga fraccionada por toneladas



Fuente: Elaboración propia con datos del Observatorio Logístico⁵¹.

- b. Conforme el H. Tribunal conoce, el Terminal N°2 otorga mayor prioridad a la atención de carga fraccionada en sus respectivos sitios o frentes de atraque, en comparación con los otros terminales portuarios de la región (que priorizan la carga en contenedor en casi todos sus frentes de atraque)⁵².

⁴⁹ Aporte de Antecedentes, p. 38, párrafos 96 y 97.

⁵⁰ Aporte de Antecedentes, p. 51, Gráfico N°9.

⁵¹ Disponible en: <<https://www.observatoriologistico.cl/datos/toneladas-transferidas-por-puertos-estatales-mensualizado>> [última consulta: 25 de julio de 2025].

⁵² Autos Rol NC N°542-2024 y Rol NC N°470-2020.

Tabla N°2: Priorización de naves con acero y carga hortofrutícola en concesionarios de la Región de Valparaíso

Terminal	Frente de Atraque	Sitio	Prioridades de carga fraccionada ⁵³		Total de órdenes de prioridad ⁵⁴
			Acero/Fierro	Hortofrutícola	
TPS	Sitio N°1, 2 y 3	1, 2 y 3	4ª	5ª	5
	Sitio N°4-5	4 y 5	Temporada alta: 4ª; temporada baja: 3ª	Temporada alta: 3ª; temporada baja: 4ª	4
TPV	Sitio N°6	6	3ª y 4ª	2ª, 3ª y 4ª	4
	Sitio N°7	7	1ª	1ª	1
	Sitio N°8	8	1ª	2ª	2
DPW	Muelle	Norte	5ª, 8ª y 12ª	12ª	12
	Costanera	Sur	5ª, 9ª y 12ª	12ª	12
	Sitio N°4-5	4 y 5	3ª, 5ª, 7ª y 10ª	10ª	10
	Sitio N°6-7	6 y 7	3ª y 7ª	8ª	8
STI	Molo Sur o	1	2ª y 4ª	4ª	4
	Sitio N°1, 2 y 3	2	3ª y 5ª	5ª	5
		3	3ª y 5ª	5ª	5

Fuente: Elaboración propia en base al Manual de Servicios de cada concesionario⁵⁵.

c. Adicionalmente, la competencia efectiva que los otros terminales portuarios de la región puedan ejercer sobre el Terminal N°2 del puerto de Valparaíso se encuentra limitada, ya que ellos suman mayores tiempos de espera⁵⁶. De esta forma, el

⁵³ Un mismo tipo de carga puede tener distintas prioridades dependiendo de si tiene o no contrato con el concesionario. En el primer ejemplo indicado en la tabla, un cliente que importa acero podría tener el segundo lugar de cuatro órdenes de prioridad en el Sitio N°1 de STI, en caso de que tenga un contrato con el concesionario. En caso contrario, se encontraría en el último lugar de las prioridades, es decir, en cuarto lugar de un total de cuatro órdenes de prioridad.

⁵⁴ Esta columna corresponde al número de total de órdenes de prioridad establecido para cada sitio, según los respectivos manuales de servicio.

⁵⁵ Disponibles en: (i) TPS, Manual de Servicios, p. 13, <https://www.tps.cl/tps/site/docs/20130805/20130805163720/manual_tps_11_de_junio_2025.pdf>; (ii) TPV, Manual de Servicios, p. 95, <https://tpvsa.com/wp-content/uploads/2024/07/Manual-de-Servicios-TPV_20240810.pdf>; (iii) DPW, Manual de Servicios, p. 95, <<https://www.dpworld.com/san-antonio/-/media/manual-de-servicios-dp-world-san-antonio-sa-abril-2025.pdf?rev=-1>>; y, (iv) STI, Manual de Servicios, p. 67, (descargable en sección Clientes y, luego, Manual de Servicios), <<https://home.stiport.com/>> [última consulta: 25 de julio de 2025].

Lo anterior es sin perjuicio que, con fecha 12 de junio de 2025, TPV ha enviado carta con nuevo Manual de Servicios, que aún no se encuentra publicado en su página web. Véase **Nota confidencial 3**.

⁵⁶ Según se extrae de los documentos confidenciales acompañados en Aporte de Antecedentes, Primer Otrosí. En particular, para el Puerto San Antonio, documento “Respuesta FNE (a) (b) y (c).xlsx”, hoja “4c Espera” y, para el Puerto Valparaíso, documento “Planilla Respuestas FNE.xlsx”, hoja “15(c)”.

Terminal N°2 se distingue por presentar mayor disponibilidad de sitios en particular para el tipo de carga fraccionada en la que se especializa.

- d. Lo anterior no obsta que, según reconoce EPV⁵⁷, la carga del fierro ha tenido altos tiempos de espera en el puerto de Valparaíso⁵⁸, debido a las restricciones del muelle del Terminal N°2, que le impide atender naves de mayor dimensión o calado. Cuando ellas tienen un calado superior a los 9,3 metros del Sitio N°8, deben realizar alije en terminales de mayor capacidad -principalmente en TPS-, que corresponde a la descarga parcial de la nave para reducir su calado, y luego son atendidas en el Terminal N°2⁵⁹.
- e. Por otro lado, el Terminal N°2 también puede ser preferido para la atención de carga fraccionada por contar con la menor tarifa máxima de transferencia en comparación con sus competidores⁶⁰. Sin embargo, se ha verificado que actualmente, para cobrar una mayor tarifa máxima para la carga fraccionada -de 12,64 US\$/tonelada-, TPV ha publicado una tarifa máxima de transferencia para contenedores de 0 US\$/box o contenedor para cumplir así con el lmax ofertado⁶¹.
- f. Lo anterior sería indicativo del poder de mercado con que cuenta TPV en la transferencia de carga fraccionada, pues focaliza su política comercial sobre esa tarifa⁶², al punto de renunciar a tener ingresos por el -escaso- movimiento de contenedores.
- g. Se podría señalar, incluso, que el Terminal N°2 ha incrementado dicho poder de mercado si se considera el aumento de la transferencia de carga en la Región de Valparaíso en los primeros cuatro meses del presente año 2025, en comparación

⁵⁷ En toma de declaración de fecha 18 de junio de 2025.

⁵⁸ Lo que también fue señalado por un importador de la industria que indicó esperar un mes para la descarga completa del buque. Véase **Nota confidencial 4**.

⁵⁹ Aporte de Antecedentes de la FNE en causa Rol NC N°470-2020 del H. Tribunal, a folio 97, p. 40.

⁶⁰ En efecto, las tarifas máximas, para la descarga y el embarque de carga fraccionada general, publicadas por los concesionarios actuales son: (i) TPV, 12,64 US\$/ton, (ii) TPS, 19,11 US\$/ton, (iii) DPW, 42,20 US\$/ton, y (iv) STI, 22,66 US\$/ton. Listados o manuales de tarifas disponibles, respectivamente, en: (i) <<https://tpvsa.com/wp-content/uploads/2025/05/Tarifado-Servicios-TPV-Vigente-desde-05-de-junio-2025.pdf>>, p. 2, (ii) <https://www.tps.cl/tps/site/docs/20130805/20130805163720/manual_tps_11_de_junio_2025.pdf>, p. 35, (iii) <<https://www.dpworldchile.com/wp-content/uploads/2025/05/Tarifas-portuarias-30-05-2025-Junio.pdf>>, p. 1, y (iv) <<https://home.stiport.com/page/18/Tarifas>>, específicamente, <<https://saamterminalsprd.blob.core.windows.net/webpageports/STI/Tarifas%20STI%20,%20Abril%202025.pdf?sv=2021-10-04&ss=btqf&srt=sco&st=2023-08-24T21%3A30%3A18Z&se=2030-01-25T20%3A30%3A00Z&sp=rwdxtlacup&sig=pzUxDT51e0NT7rjvgB%2BhpJRxCxV7987PitKzbB2mMLM%3D>>, p.2. [última consulta: 25 de julio de 2025].

⁶¹ En Manual de Tarifas TPV, *Op. Cit.*, p. 2, tarifas de códigos B120 a B125. También revisado en Aporte de Antecedentes, pp. 91-92, párrafo 234, nota al pie 267.

⁶² A mayor abundamiento, véase **Nota confidencial 5**.

con el mismo periodo para el año anterior⁶³. En efecto, con mayores tasas de ocupación y, por ende, menor disponibilidad de sitios, la competencia efectiva sobre la carga de menor prioridad (en este caso, la carga fraccionada) se reduce.

43. De esta manera, y como conoce el H. Tribunal⁶⁴, la presión competitiva que puedan ejercer otros terminales portuarios sobre la carga fraccionada transferida en el Terminal N°2 (sobre todo ante una disminución de la carga en contenedor) no sería tan relevante para aquellos clientes que prefieren ese terminal dada la mayor cercanía con el puerto (especialmente para la carga de alto tonelaje, como es el fierro, que representa más del 70% del total de la carga transferida en el Terminal N°2⁶⁵), las menores tarifas máximas y la mayor prioridad de atención a las naves de carga fraccionada otorgada en sus frentes de atraque. Dicha mayor prioridad en la práctica se traduce en menores tiempos de espera para este tipo de naves, en comparación con la demás oferta disponible en la región.

III.3. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

44. Según lo ya presentado al H. Tribunal, en el Terminal N°2 predomina la actividad de importación, la cual representó más del 90% de la carga transferida entre enero de 2023 y septiembre de 2024⁶⁶. En cuanto al tipo de carga, más del 75% del total anual movilizado en dicho periodo corresponde a productos de fierro o acero⁶⁷. Tanto los segmentos de importación y exportación se encuentran atomizados: la participación de cada empresa ya sea como importadora o exportadora, no supera el 10% del total de carga transferida en el período analizado, con la excepción de un actor del segmento exportador que alcanzó una participación del 16%⁶⁸.

45. Para el transporte marítimo de carga fraccionada, no se aprecia en principio una concentración de empresas navieras ya que ese servicio se contrata de manera *spot* (no regular). Dependiendo de las condiciones comerciales de la compra internacional

⁶³Véanse: nota de prensa de fecha 20 de mayo de 2025 y comunicado de Puerto Valparaíso de fecha 3 de junio de 2025, disponibles, respectivamente, en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/puerto-san-antonio-registra-alza-de-102-en-teus-movilizados-durante-los-primeros-cuatro-meses-de-2025> y <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto-valparaiso-anota-resultados-positivos-de-transferencia-de-carga> [última consulta: 25 de julio de 2025].

⁶⁴Autos rol NC N°542-2024 y rol NC N°470-2020, ambos del H. Tribunal.

⁶⁵Solicitud, p. 14, Figura N°4.

⁶⁶ En Aporte de Antecedentes, Primer Otrosí, documento "Planilla Respuestas FNE.xlsx", hoja "16(ii) TPV. Lo que también se puede inferir de Aporte de Antecedentes, p.57, Tabla N°11.

⁶⁷Solicitud, p. 14, Figura N°4.

⁶⁸ Aporte de Antecedentes, Primer Otrosí, documento "Planilla Respuestas FNE.xlsx", hoja "16(ii) TPV".

establecidas entre el exportador y el importador, la tarifa por el servicio básico de transferencia de carga fraccionada en el terminal portuario, cobrada por su concesionario, puede ser pagada por el importador, la naviera o su agente de naves⁶⁹. Por su parte, la tarifa por el servicio básico de uso del muelle a la nave siempre es pagada por el agente de naves⁷⁰.

46. El segmento de agenciamiento de naves se concentra en dos grupos empresariales relevantes en el Terminal N°2: el grupo Ultramar, que alcanza una participación de entre un 40% y un 50% de las toneladas transferidas en el año 2023; y el grupo GEN, integrado verticalmente con el actual concesionario TPV, cuya participación es de entre un 30% y un 40% de las toneladas transferidas para el mismo año. El resto de las empresas presentan participaciones inferiores al 5% de las toneladas transferidas⁷¹.

IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA

47. Este capítulo aborda el análisis de las condiciones de competencia en el contexto de la licitación de transición, considerando tanto el diseño del proceso licitatorio como su impacto en el mercado relevante. Para ello, se examinan tres aspectos centrales.

48. En primer lugar, se analiza el efecto de las reglas de integración horizontal y vertical sobre la competencia en la licitación y durante la vigencia de la concesión, particularmente a la luz de su carácter transitorio y de corto plazo. En segundo término, se revisan disposiciones contenidas en las BALI que podrían influir en el nivel de participación de oferentes. Finalmente, en tercer lugar, se examinan los mecanismos conductuales previstos en las BALI y sus anexos, orientados a regir la operación del futuro concesionario.

49. Es importante destacar que el examen realizado por esta Fiscalía, en línea con el enfoque que ha adoptado el H. Tribunal en casos anteriores⁷², contempla tanto la evaluación de la competencia en el proceso de licitación (*ex ante*) como en el mercado una vez adjudicada la concesión (*ex post*).

⁶⁹ Aporte de Antecedentes FNE en causa Rol NC N°533-2024 del H. Tribunal, a folio 101, p. 12.

⁷⁰ Ibid., p.12.

⁷¹ Aporte de Antecedentes, p. 66, Tabla N°17.

⁷² Ver por ejemplo el Informe N°11, de fecha 20 de marzo de 2014, del H. Tribunal (en adelante, “Informe N°11/2014”) o el Informe N°18/2018.

IV.1. RESTRICCIONES ESTRUCTURALES

IV.1.1. Restricciones a la Integración Horizontal

50. Con respecto a la integración horizontal, EPV propone replicar el modelo de licitación denominado "de dos cajas", que clasifica a los potenciales oferentes en dos grupos⁷³: el Grupo Uno, compuesto por los nuevos entrantes al mercado, y el Grupo Dos, por los oferentes con la calidad de incumbentes⁷⁴. Conforme a este modelo, si la mejor oferta económica proviene de un incumbente (Grupo Dos), se otorga al nuevo entrante que haya presentado la mejor oferta dentro de su grupo (Grupo Uno) la posibilidad de igualar dicha oferta. En caso de hacerlo, la adjudicación se le otorgará al nuevo entrante, y de lo contrario, la concesión será adjudicada al incumbente cuya oferta haya resultado ser la más conveniente en el proceso licitatorio.

51. Asimismo, se contempla que en caso de que el adjudicatario de la concesión sea un incumbente, este quedará exceptuado de la restricción relativa a la integración horizontal establecida en las BALI⁷⁵. Sin embargo, para que un escenario de integración horizontal efectivamente pueda concretarse, se requiere, además, que el H. Tribunal exima al adjudicatario de cumplir con la restricción horizontal establecida en el informe que rige su actual concesión, ajustándose de esta manera a la condición establecida por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021⁷⁶. Cabe mencionar que esta excepción se formuló originalmente en un contexto particular, marcado por la experiencia de una licitación previa del Terminal N°2, iniciada en 2010 y declarada desierta en 2011 ante la ausencia de oferentes. En línea con lo señalado por EPV en 2020, se propone este mecanismo con el objeto de maximizar las probabilidades de éxito del proceso licitatorio y asegurar la continuidad operativa del terminal, atendido el carácter transitorio de la concesión⁷⁷.

⁷³ Sección 8.3 letra a) de la Solicitud.

⁷⁴ En la sección 1, las BALI definen a un incumbente como “ *accionistas o sus personas relacionadas que a la fecha de la licitación participen, directa o indirectamente, en la sociedad concesionaria de algún frente de atraque de uso público en la Región de Valparaíso, sea público o privado, que provea servicios portuarios de carga general, que conforme a lo establecido en el Informe, incluye únicamente a los operadores de Molo Sur y Costanera Espigón, ambos del puerto de San Antonio y Terminal N°1 y Terminal N°2 o Espigón, ambos del puerto de Valparaíso*”. Véase: BALI, sección 1 sobre “Definiciones”, p. 8.

⁷⁵ Véase sección 2.10.3 de las BALI.

⁷⁶ Informe N°20/2021, p. 89, condición 33.2.3: “*En el evento de que la licitación sea adjudicada a un incumbente conforme a la regla precedente, se exceptuará a éste de cumplir con la restricción a la integración horizontal establecida en este Informe, en el Informe N°6/2009 (Condición 22) o en el Dictamen N°1045 (Numerales 7.1 y 7.2)*”.

⁷⁷ Aporte de Antecedentes de la FNE en causa Rol NC N°470-2020, a folio 97, sección V.1.

52. Esta Fiscalía considera que el modelo de "dos cajas" establecido en los Informes N°8/2012 y N°20/2021 podría aplicarse en situaciones excepcionales⁷⁸, debiendo evaluarse su implementación con especial cuidado, ya que prioriza la adjudicación de la concesión, incluso si ello implica una reducción de la intensidad competitiva *ex post* al reducir el número de competidores en el mercado.

53. En este contexto, sin perjuicio de que esta Fiscalía reafirma el criterio general de establecer una prohibición absoluta en materia de integración horizontal⁷⁹, en base a lo ya señalado con ocasión del Informe N°20/2021⁸⁰, se estima que las condiciones particulares que rodean la presente licitación —en específico, su carácter transitorio y la ausencia de exigencias de inversión en infraestructura— podrían justificar la aplicación de un modelo de "dos cajas". Adicionalmente, a diferencia del proceso revisado en el referido informe, este modelo podría ser incluso más beneficioso si se tiene en consideración que, en esta oportunidad, podría haber un menor número de ofertas en la licitación, en virtud de las circunstancias que a continuación se describen.

54. En primer lugar, existe incertidumbre respecto a las condiciones que regirán la licitación del proyecto de operación conjunta del puerto de Valparaíso a partir del año 2030, que está siendo actualmente analizado por este H. Tribunal en la causa Rol NC N°542-24. En este sentido, si por ejemplo, el H. Tribunal accede al modelo de "dos cajas" y a la definición de incumbente establecida por EPV, quien se adjudique el Terminal N°2 en esta concesión de corto plazo sería igualmente considerado como incumbente en la licitación para la operación conjunta de los terminales. Esta circunstancia podría desincentivar a

⁷⁸ En el Informe N°20/2021, el H. Tribunal indicó expresamente que no era conveniente modificar lo resuelto en el Informe N°5/2009 en materia de resguardos a la integración horizontal. Pero accedió a la aplicación del mecanismo regulado en el Informe N°8/2012, esto es, el denominado "Proceso con Dos Universos de Propuestas", permitiendo, de este modo, que tanto los incumbentes o sus personas relacionadas como los nuevos entrantes pudieran participar en la licitación (párrafo 190). Lo anterior se encontraba justificado en el carácter transitorio y urgente de esa licitación.

En lo que respecta al Informe N°8/2012, este mecanismo fue implementado en virtud del fracaso de la licitación anterior del Terminal N°2, proceso iniciado el año 2010 y declarado desierto en 2011, realizado a la luz de las condiciones establecidas en el Informe N°5/2009 que prohibían la integración horizontal. En este caso, el mecanismo de adjudicación a un incumbente basado en la regla de los "dos universos de propuestas", en palabras del propio H. Tribunal, "*no se plantea como alternativa a la de un nuevo entrante, sino como subsidiaria y para efectos de asegurar el éxito de la licitación*", p. 73.

⁷⁹ Como ya fue indicado en distintas instancias, esta Fiscalía comparte el criterio general en materia de resguardos a la integración horizontal establecido en el Informe N°5/2009, que establece una restricción en la que el adjudicatario de la concesión no puede participar directa o indirectamente en la sociedad concesionaria de otro frente de ataque de uso público en el mismo mercado relevante, aceptando la posibilidad de que un incumbente pueda participar libremente del proceso licitatorio y, en caso de adjudicarse la concesión, este deba desprenderse de su participación de la sociedad en la concesión donde participaría al momento de la adjudicación.

⁸⁰ Aporte de Antecedentes de la FNE en causa Rol NC N°470-2020, a folio 97.

potenciales oferentes de participar, para mantener las ventajas de calificarse como “entrante” en una eventual licitación de la operación conjunta del puerto de Valparaíso.

55. Del mismo modo, en segundo lugar, tampoco se conocen las condiciones que prevalecerán en el proyecto de licitación de la operación de los sitios 1, 2 y 3 del Puerto de San Antonio a partir del año 2030, ya que aún no están determinadas. En caso de que EPSA adopte la misma definición de incumbente que EPV, establezca una restricción a la participación en el nuevo proceso licitatorio a empresas que participan directa o indirectamente en alguna sociedad concesionaria en el mercado relevante al momento de la licitación o, inclusive, la sola incertidumbre de que ello ocurra también podría desincentivar la participación en el caso de autos.

56. Entonces, si bien se ha establecido la conveniencia del modelo de “dos cajas” para esta licitación del Terminal N°2, resulta más relevante analizar los efectos que las definiciones de “entrantes” e “incumbentes” podrían tener sobre la dinámica competitiva de este proceso.

57. Al respecto, EPV define como incumbente -en línea con lo indicado por el el H. Tribunal en el Informe N°20/2021- a *“accionistas o sus personas relacionadas que a la fecha de la licitación participen, directa o indirectamente, en la sociedad concesionaria de algún frente de atraque de uso público en la Región de Valparaíso, sea público o privado, que provea servicios portuarios de carga general, que conforme a lo establecido en el Informe, incluye únicamente a los operadores de Molo Sur y Costanera Espigón, ambos del puerto de San Antonio y Terminal N°1 y Terminal N°2 o Espigón, ambos del puerto de Valparaíso”*.

58. Sobre este punto, esta FNE reitera lo indicado en su aporte de antecedentes en causa Rol NC N°470-2020, a folio 97⁸¹, respecto de que la fecha relevante para la calificación como entrante o incumbente corresponde a la de inicio de operaciones del nuevo concesionario. En consecuencia, el actual concesionario del Terminal N°2 y sus empresas relacionadas debiesen ser calificados como entrantes, dado que su concesión finaliza, precisamente, antes del inicio de la concesión que se licitará, sin que exista, por tanto, el riesgo de concentración en el mercado.

59. Por otro lado y en línea con lo señalado en el mismo aporte de antecedentes citado, las características de la concesión materia de la Solicitud, junto con las condiciones actuales del mercado, permiten estimar que es poco probable que los potenciales oferentes se vean

⁸¹ En concordancia con la prevención de los Ministros Sr. Paredes y Sr. Barahona en el Informe N°20/2021.

desincentivados a participar en el proceso licitatorio por eventuales ventajas competitivas que pueda tener el actual concesionario, derivadas de su operación de TPV⁸².

60. En virtud de estos antecedentes, a juicio de esta Fiscalía, la definición de incumbente debiera considerar solo a aquellas empresas que, al inicio de la operación de la concesión objeto de la presente Solicitud, se encuentren operando otra concesión portuaria en el mismo mercado geográfico relevante. En otras palabras, solo los accionistas de las concesionarias DPW, STI y TPS y sus empresas relacionadas serán materialmente “incumbentes”, mientras que TPV, sus accionistas y sus empresas relacionadas estarán eximidas de esta categoría.

61. Por último, esta Fiscalía comparte el criterio del H. Tribunal respecto de riesgos de arbitraje regulatorio y subsidios cruzados por parte de un concesionario integrado horizontalmente⁸³, principalmente en virtud de la administración de dos terminales portuarios con regulaciones asimétricas. Al respecto, el H. Tribunal determinó que tales riesgos se encontraban limitados por las normas legales, reglamentarias y contractuales aplicables⁸⁴.

62. En relación con las posibles eficiencias en la operación derivadas de una eventual integración horizontal, esta Fiscalía no dispone de antecedentes que permitan verificar con certeza la existencia y magnitud de las eventuales eficiencias derivadas de una integración horizontal en el escenario en que otro concesionario que participe en el mercado relevante se hiciera cargo del Terminal N°2. En este sentido, resulta adecuado el criterio establecido por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021, en cuanto a levantar la restricción a la integración horizontal únicamente en caso de que no exista un nuevo entrante dispuesto a adjudicarse la concesión, resguardando así la competencia *ex ante* y asegurando que la integración solo se autorice cuando constituya la única alternativa viable para la continuidad operacional del terminal.

IV.1.2. Restricciones a la Integración Vertical

63. Los riesgos de la integración vertical en la industria del transporte marítimo han sido latamente descritos en anteriores informes del H. Tribunal. Ellos dicen relación con los incentivos y la capacidad de que un concesionario con poder de mercado, al estar integrado con otros segmentos de la cadena de suministro del transporte marítimo, niegue el acceso

⁸² Aporte de Antecedentes, párrafos 192-197.

⁸³ Cabe señalar que este riesgo fue señalado por PCE, en particular, para el caso de una integración intraportuaria con TPS. Véase Informe N°8/2012, p. 79.

⁸⁴ Informe N°8/2012, p. 79.

al terminal portuario y/o discrimine entre sus usuarios en favor de sus personas relacionadas que participen en dichos segmentos o en contra de los competidores de ellas, con el consiguiente deterioro del bienestar de los consumidores al enfrentar tarifas más altas⁸⁵⁻⁸⁶.

64. En el caso de la negativa de acceso, si bien esta conducta es de fácil identificación y fiscalización, ello no obsta a que el concesionario pueda efectuarla de manera “constructiva” o en términos poco razonables⁸⁷ como un subterfugio, levantando razones operacionales o de difícil verificación por parte de los usuarios. En relación con posibles tratos discriminatorios, estos pueden realizarse al menos de dos maneras: (i) a través de tarifas (los costos efectivos de utilizar el puerto); o (ii) sobre variables distintas del precio, vía “sabotaje” en factores operativos como tiempos de espera, de transferencia de carga y de tramitación administrativa.

65. En relación con la discriminación por tarifas, las bases de licitación señalan que el índice tarifario, con el cual el concesionario se adjudique la licitación, será el máximo que podrá cobrar cuando inicie operaciones, dejando discrecionalidad para fijar tarifas por debajo de este máximo⁸⁸. Por ejemplo, puede realizar subsidios cruzados con sus empresas

⁸⁵Véanse, por ejemplo, los informes N°8/2012, N°10/2014, N°18/2020 y N°20/2020. Estos riesgos también son identificados en otros mercados: véanse, por ejemplo, H. Tribunal, Resolución N°13/2006, “*Consulta de la DGAC sobre bases de licitación de redes hidrantes*”, de fecha 9 de marzo de 2009, considerando 3° y 5°; y H. Tribunal, Resolución N°6/2005, “*Consulta de Shell Chile, sobre Oficio N°2725 de la Dirección General de Aeronáutica Civil*”, de fecha 5 de mayo de 2005, considerando 3°. Véanse también: Informe N°6/2009, Resolución N°10/2005 y Resolución N°25/2008, relativos a sectores portuario y aeroportuario.

⁸⁶ Para un análisis detallado al respecto, véase: Aporte de Antecedentes, sección IV.2.2.

⁸⁷ Véase, por ejemplo, decisión de la Comisión Europea, en asunto COMP/39.525, que sancionó a la empresa de telecomunicaciones Telekomunikacja Polska S.A., integrada verticalmente en los mercados mayorista y minorista de la provisión de servicios de internet de banda ancha, por abusar de su posición dominante al negarse a dar acceso a su red, en el mercado mayorista -aguas arriba, a sus competidores aguas abajo. Se destaca que, a juicio de la Comisión Europea, la negativa de venta se concretó mediante el efecto acumulativo de una serie de prácticas que analizadas individualmente podían no ser muy obstructivas (p. 191, considerando 713). Tales prácticas correspondían al establecimiento de condiciones no razonables, retrasos en los procesos de negociación y el negar información relevante a sus competidores. Decisión disponible en: https://ec.europa.eu/competition/antitrust/cases/dec_docs/39525/39525_1916_7.pdf [última consulta: 25 de julio de 2025].

Esta decisión de la Comisión Europea que fue ratificada por el Tribunal General (asunto T-486/11, sala octava) y el Tribunal de Justicia (asunto C-123/16 P, sala segunda), ambos de la Unión Europea. Pronunciamientos disponibles, respectivamente, en: <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=DEC6E6DBCAC4365A03C1CA2777891F1C?text=&docid=173107&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=1960373> y <https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=BE5C178267E56E766618FF24DA76AE63?text=&docid=204385&pageIndex=0&doclang=ES&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=133817> [última consulta: 25 de julio de 2025].

⁸⁸ Por ejemplo, un concesionario verticalmente integrado ante un escenario de congestión podría incrementar las tarifas a sus competidores en el mercado aguas abajo como una estrategia del tipo

relacionadas, otorgar descuentos y otros tipos de retribuciones a sus usuarios, sin que ellos sean conocidos por sus competidores.

66. Por su parte, la conducta de “*sabotaje*”, es entendida como la capacidad de una empresa verticalmente integrada para perjudicar a sus competidores aguas abajo, mediante el deterioro de la calidad de los servicios que aquella les suministra⁸⁹⁻⁹⁰. Por ejemplo, como fue considerado por el H. Tribunal, puede asignar espacios más funcionales en las áreas de acopio, distinta asignación de mano de obra, dar mejor calidad de servicio, usar información privilegiada y manipular la reserva de sitios⁹¹.

67. Con respecto a la detección de la realización de las conductas descritas, el propio H. Tribunal ha reconocido que ellas son complejas de identificar y fiscalizar por parte de la empresa portuaria, atendido que los costos de obtener y procesar información y de supervisión que implica una fiscalización efectiva siguen siendo altos⁹². Estos comportamientos incidirían en factores que no son visibles en los indicadores de calidad de servicio monitoreados por EPV, que sólo recogen las variaciones de tiempo promedio, agregadas entre todos los usuarios (favorecidos y perjudicados por la conducta). Es por ello que el H. Tribunal ha considerado que los resguardos conductuales no son suficientes para inhibir la materialización de estas conductas estableciendo de manera complementaria límites de integración vertical⁹³.

68. En su Solicitud, EPV propone establecer una restricción a la integración vertical con usuarios relevantes, con un umbral de participación de un máximo del 60% del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades de la sociedad concesionaria, en línea con lo indicado por el Informe N°5/2008 y el Informe N°20/2021 para la concesión del Terminal

raising rival costs para aumentar su poder de mercado aguas abajo. La teoría sugiere que elevar los costos de los rivales puede ser una estrategia más sutil que una exclusión total. Para más información, véanse: (i) Krattenmaker, Thomas y Salop, Steven (1986) *Anticompetitive Exclusion: Raising Rivals' Costs To Achieve Power over Price*, capítulo IV.A; y (ii) Scheffman, David, y Richard S. Higgins. (2014). *Raising Rivals' Costs*. En, *The Oxford Handbook of International Antitrust Economics*, Vol. 2. Disponible en: <<https://doi.org/10.1093/oxfordhb/9780199388592.013.0003>> [última consulta: 25 de julio de 2025].

⁸⁹ Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos, "Foro Latinoamericano de Competencia, 8-9 de septiembre, San José (Costa Rica), Sesión I: Principios de competencia en facilidades esenciales - Documento de base", p. 12. Disponible en: [http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/LACF\(2010\)10&docLanguage=Es](http://www.oecd.org/officialdocuments/publicdisplaydocumentpdf/?cote=DAF/COMP/LACF(2010)10&docLanguage=Es) [última consulta: 25 de julio de 2025].

⁹⁰ Véanse: H. Tribunal, Informe N°5/2009, pp. 88 y siguientes, e Informe N°6/2009, pp. 112 y siguientes.

⁹¹ H. Tribunal, Informe N°6/2006, p. 113.

⁹² H. Tribunal, Informe N°22/2022, p. 85.

⁹³ Véanse, por ejemplo, H. Tribunal: (i) Informe N°6/2009, pp. 114 y siguientes; (ii) Informe N°22/2022, pp. 81 y siguientes; (iii) Informe N°23/2022, pp. 104 y siguientes; y (iv) Informe N°24/2022, pp. 82 y siguientes.

Nº2. Las razones esgrimidas por EPV para fundamentar la regla descrita se basan en asegurar un número de participantes en la licitación y la intensidad competitiva dentro del mercado relevante⁹⁴.

69. Sobre este punto, la Fiscalía considera que se mantienen los riesgos identificados en otras presentaciones respecto del mercado relevante en comento, ya que el Terminal Nº2 posee poder de mercado sobre la carga fraccionada, y una disminución en la competencia portuaria *ex post* (que otorga mayor poder de mercado a los concesionarios) incrementa los riesgos a la libre competencia asociados a la integración vertical.

70. Sin perjuicio de que esta Fiscalía mantiene su opinión respecto de la conveniencia, en general, de establecer una regla de restricción a la integración vertical sustantiva, como la propuesta en su Aporte de Antecedentes, en el presente caso concurren circunstancias extraordinarias -particularmente, la acotada duración de la concesión y la incertidumbre asociada a la cantidad de potenciales oferentes que podrían estar interesados en participar en el proceso licitatorio⁹⁵-, que justificarían la conservación de la actual regulación del Terminal Nº2, manteniendo la restricción de un máximo de 60% en la participación del capital, del capital con derecho a voto o de las utilidades de la sociedad concesionaria, conforme a lo planteado por EPV en su Solicitud.

71. Se hace presente que mantener el resguardo solicitado es excepcional, y que en ningún caso deberá ser mayor al 60%. No obstante, considerando la propuesta contenida en la Solicitud, es necesario que la empresa portuaria aporte mayores antecedentes que justifiquen y cuantifiquen, de manera clara, los beneficios para la libre competencia de establecer una restricción del 60% en las condiciones en las que la concesión se desarrollará. Además, EPV debe demostrar que dichos beneficios superan los riesgos generados por dicha integración, en particular, dada la relevancia de la carga fraccionada en los volúmenes transferidos, la escasa sustitución con otros terminales para este tipo de carga y las dificultades de la fiscalización que prevenga estos riesgos⁹⁶.

72. En otro orden de cosas, EPV también identifica los potenciales riesgos en relación con el conocimiento de información estratégica de los competidores a través del concesionario verticalmente integrado, o la capacidad para ejecutar subsidios cruzados entre servicios regulados y no regulados⁹⁷, y por tanto plantea una serie de resguardos

⁹⁴ Punto 8.4 inciso a) de la Solicitud.

⁹⁵ Como fue revisado en la sección IV.1.1, anterior.

⁹⁶ Aporte de Antecedentes, sección IV.2.2.

⁹⁷ Punto 8.4 inciso a) de la Solicitud.

conductuales que buscan inhibir comportamientos anticompetitivos y/o discriminatorios. Dichos resguardos serán analizados en detalle en la siguiente sección de esta presentación⁹⁸.

IV.2. PROCESO DE LICITACIÓN

73. En esta sección, se presentan los aspectos que esta Fiscalía, a lo largo de su Investigación, identificó como riesgosos desde una perspectiva de libre competencia o que podrían afectar el proceso licitatorio.

IV.2.1. Cronograma de la licitación y riesgos de coordinación

74. En relación con el cronograma del proceso licitatorio propuesto en la Solicitud⁹⁹, esta Fiscalía considera que aplican las mismas observaciones formuladas en el Aporte de Antecedentes¹⁰⁰, en cuanto a los riesgos de coordinación entre actores del mercado que se generan. Estas observaciones, cuyo desarrollo se solicita tener a la vista en el escrito mencionado, tienen relación con:

- a. Distintas instancias de encuentro entre los potenciales oferentes de la licitación identificadas.
- b. Cronograma diferenciado para la entrega de ofertas, programada primero para los incumbentes y, luego, para los entrantes.

75. Al respecto, consultada EPV sobre las razones por las cuales mantuvieron estas cláusulas en las bases a la luz de dichas observaciones formuladas por esta Fiscalía en el proceso paralelo, la empresa indicó estimar que las BALI presentadas en la Solicitud resguardan adecuadamente los riesgos identificados¹⁰¹.

76. Sobre este punto, esta Fiscalía no comparte dicha apreciación, y en concordancia reitera la necesidad de sustituir dichos procedimientos por otros que permitan limitar al máximo la posibilidad de interacción entre potenciales oferentes. Por ejemplo, el proceso licitatorio podría desarrollarse a través de medios electrónicos que cuenten con mecanismos de trazabilidad y certificación, donde cada oferente ingrese los documentos pertinentes y una única oferta económica dentro un mismo plazo fatal, y que esta se vaya develando en función de las etapas propias del proceso.

⁹⁸ Punto 8.5 inciso iii) de la Solicitud.

⁹⁹ Véase: BALI, sección 2.8 sobre “Rúbrica, recepción, apertura y análisis de las Ofertas”, p. 25.

¹⁰⁰ Véase Aporte de Antecedentes, sección IV.3.4, p. 96.

¹⁰¹ Respuesta de EPV a Oficio Ord. N°1160-25, recibida con fecha 23 de junio de 2025.

IV.2.2. Parámetros indeterminados

77. El análisis de las BALI efectuado por esta Fiscalía ha permitido detectar distintos aspectos relevantes que no están especificados de forma completa y que inciden en la intensidad competitiva en el proceso licitatorio, por lo que no es posible realizar un análisis acabado de los riesgos exclusorios que podrían generarse. Al respecto, dada la fecha esperada de inicio del nuevo proceso licitatorio -durante el año 2026- y las características de la concesión a licitar, no es razonable que esos parámetros aún no estén definidos y no sean presentados por EPV durante la tramitación de esta consulta¹⁰².

78. Las materias que esta Fiscalía considera deben establecerse con criterios claros, y que no están determinadas ni en la Solicitud ni en las BALI son: (i) el requerimiento de patrimonio mínimo de los oferentes; (ii) los montos estipulados para las garantías; y, (iii) las multas asociadas a eventuales incumplimientos por parte del futuro concesionario al contrato de Concesión.

IV.2.3. Criterios de adjudicación

79. En relación con el criterio de adjudicación, tanto en las BALI¹⁰³ como en la Solicitud¹⁰⁴ presentada por EPV, se considera el menor Índice Tarifario¹⁰⁵, siempre que éste no supere el I_{max} que defina EPV¹⁰⁶, tal como se fijó por el H. Tribunal en el marco del Informe N°20/2021.

¹⁰² Consultada EPV sobre la definición de estos parámetros, la empresa portuaria indicó que serían comunicados oportunamente, tomando en consideración lo establecido en el Informe N°20/2021. Ibid.

¹⁰³ Véase: BALI, sección 2.9 sobre “Adjudicación de la Concesión”, p. 29.

¹⁰⁴ Véase Solicitud, sección 8.3 “Competencia por la cancha. inciso b. Adjudicación por menor Índice Tarifario”, pp. 40 y ss.

¹⁰⁵ Siguiendo los criterios establecidos por el H. Tribunal sobre esta materia, las BALI definen “servicios básicos” como *“aquellos que son indispensables para el atraque de las naves, la Transferencia de Carga o para cuya provisión es necesaria la infraestructura entregada en Concesión, no existiendo la posibilidad de una provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del Concesionario, de manera que éste los presta o puede prestar en condiciones de monopolio en el Frente de Atraque; servicios cuya prestación es obligatoria para el Concesionario y cuyas Tarifas se encuentran sujetas a Valores Máximos”*. Véase EPV. BALI, sección 1 sobre “Definiciones de términos más usados”, p. 11.

¹⁰⁶ Según se indica en las BALI, en la sección 1 sobre “Definiciones de términos más usados”, p. 9, y en la sección 2.8.5 sobre “Determinación del I_{max}”, p. 27.

80. De esta forma, el Índice Tarifario resulta de la aplicación de los valores de las tarifas de un subconjunto de los servicios que EPV califica como básicos, de acuerdo con la siguiente fórmula¹⁰⁷:

$$I = TTR * (1 / 22) * 0,264 + TTH * 0,020 + TTC * (1 / 10) * 0,633 + TTF * 0,144 + TMC + TMN * 0,314$$

Donde:

I =	Índice de Tarifas por los Servicios Básicos [US\$/Ton].
TTC =	Tarifa de Transferencia de Contenedores No <i>Reefer</i> ofertada por el Oferente, en [US\$/TEU].
TTF =	Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada No Hortofrutícola ofertada por el Oferente, en [US\$/Ton].
TTH =	Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada Hortofrutícola ofertada por el Oferente, en [US\$/Ton].
TTR =	Tarifa de Transferencia de Carga Contenedores Refrigerados ofertada por el Oferente, en [US\$/FEU].
TMC=	Tarifa de Uso de Muelle a la Carga ofertada por el Oferente, en [US\$/Ton].
TMN=	Tarifa de Uso de Muelle a la Nave ofertada por el Oferente, en [US\$/meh].

81. En relación con esta materia, cabe destacar que esta Fiscalía observa que los ponderadores propuestos en la actual Solicitud coinciden, salvo en el caso de la Tarifa de Transferencia de Carga de Contenedores Refrigerados¹⁰⁸, con aquellos definidos en la Solicitud presentada en 2020 que dio origen al Informe N°20/2021¹⁰⁹, así como con los incluidos en las bases de licitación definitivas de dicho proceso¹¹⁰.

¹⁰⁷ Véase BALI, sección 2.9 sobre “Adjudicación de la Concesión”, p. 29.

¹⁰⁸ En este caso, la Solicitud establece un ponderador de 0,264, mientras que el ponderador usado en la adjudicación de la concesión a TPV utiliza un ponderador de 0,202.

¹⁰⁹ Llama la atención que estos coeficientes, son además idénticos a los utilizados para la adjudicación de TCAL en 2010. Para más información, véase Aporte de Antecedentes de la FNE en causa Rol NC N°470-2020 del H. Tribunal, a folio 97, párrafos 129 a 131.

¹¹⁰ Respuesta de EPV a Oficio Ord. N°1160-25, recibida con fecha 23 de junio de 2025.

82. En este contexto, esta Fiscalía considera que el cálculo de los ponderadores debería ser revisado para garantizar su idoneidad en virtud de las circunstancias que a continuación se describen.

83. En primer lugar, atendido que EPV señaló ceñirse a lo indicado por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021¹¹¹, la metodología o fórmula de ponderación de las tarifas, asociadas a cada uno de los servicios considerados básicos, debiera basarse en la participación proyectada de cada tipo de carga respecto del total estimado para el período completo de la concesión, con la restricción específica de que los ponderadores aplicables a la transferencia de carga de contenedores —refrigerados y no refrigerados— deben alcanzar, en conjunto, al menos un 5%¹¹².

84. Adicionalmente, consultada EPV respecto del criterio utilizado para la definición de los ponderadores en la actual Solicitud, esta indicó que *“para el eslabón de transferencia, se analiza la proporción en toneladas de cada tipo de carga respecto del total de transferencia en el terminal a licitar, considerando un período representativo de entre 3 a 5 años”*¹¹³. Así, a no ser que las condiciones del período representativo utilizado para esta Solicitud sean idénticas a las observadas en 2020 con la licitación adjudicada a TPV, estos ponderadores no serían los adecuados, por no derivarse de una proyección actualizada de la distribución de los distintos tipos de carga.

85. Tras el análisis de los ponderadores propuestos, persisten dudas respecto de si estos reflejan adecuadamente la realidad operacional del Terminal, en particular en lo referido a la distribución efectiva de los distintos tipos de carga que actualmente transfiere¹¹⁴.

86. Un cálculo equivocado de los ponderadores no solo tiene efectos en el proceso licitatorio, al afectar la forma en que cada oferente construye su índice tarifario, sino que también tiene implicancias en los valores máximos que el futuro concesionario podrá cobrar

¹¹¹ EPV indicó que la formulación de las BALI siguió en lo fundamental lo establecido por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021. En toma de declaración realizada con fecha 18 de junio de 2025.

¹¹² Informe N°20/2021, punto 3.

¹¹³ Respuesta de EPV a Oficio Ord. N°1160-25, recibida con fecha 23 de junio de 2025.

¹¹⁴ De esta forma, tomando los ponderadores a las tarifas asociadas a la transferencia de carga, los propuestos por EPV corresponden a una participación del 36% de carga en contenedores -refrigerados y no refrigerados- y un 64% de carga fraccionada -hortofrutícola y no hortofrutícola-, siendo que las participaciones en este tipo de carga en los últimos 5 años alcanzan a 1,8% y 98,2% respectivamente. Según se extrae del documento confidencial acompañado en Aporte de Antecedentes, Primer Otrosí. Documento “Memoria de cálculo Rol N°2778-24”, hoja “Gráficos N°6 a 10. Oferta”.

por cada servicio básico¹¹⁵. De esta manera, y tal como se indica en la sección 3.11.2 de las BALI, la fiscalización de las tarifas de servicios sujetos a valores máximos no se realiza por cada servicio individualmente. Por el contrario, se calculan a partir de dos índices, uno de muellaje -que contiene la TMC y TMN- y un índice de transferencia, que contiene las TTF, TTH, TTR y la TTC. Así el concesionario tiene libertad para fijar dichas tarifas, con la única restricción de que la suma -utilizando los ponderadores definidos en el índice de adjudicación- no sobrepase el índice de transferencia o el índice de muellaje calculados con las tarifas con las que se adjudicó la licitación.

87. De esta forma, una incorrecta determinación de los ponderadores en el mecanismo de adjudicación permitirá que el concesionario pueda fijar las tarifas de cada servicio que le permitan explotar el poder de mercado que pueda tener sobre ciertos tipos de carga (fraccionada, en el caso del Terminal N°2). Si, por ejemplo, se otorga una mayor ponderación a un servicio que el Terminal generalmente no presta (como transferencia de contenedores), se entrega la opción al concesionario de subir la tarifa de un servicio que si es utilizado muy por encima de la ofertada en el proceso licitatorio, sin incumplir con el índice máximo.

88. Esta conducta se observa en la actualidad, ya que TPV ha registrado tarifas iguales a 0 US\$/box para la transferencia de contenedores refrigerados y no refrigerados, y tarifas menores a las ofertadas para la transferencia de carga hortofrutícola, permitiendo así subir la Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada No Hortofrutícola por encima de lo ofertado en el proceso de licitación¹¹⁶.

89. En este sentido, se recomienda al H. Tribunal establecer los criterios y la metodología que EPV debe emplear para el cálculo de los ponderadores por tipo de carga, a fin de que las condiciones de licitación y operación de la concesión sean consistentes con la realidad del terminal portuario, junto con un mecanismo de verificación de su cumplimiento previo a la publicación de las Bases definitivas, para evitar retrasos innecesarios en el proceso de licitación.

90. Otro punto que esta Fiscalía considera relevante analizar es la determinación del I_{max}, ya que si bien el criterio de adjudicación es el menor IOT, la mejor oferta sólo será

¹¹⁵ Así, por ejemplo, se observaron bajas tasas de transferencias en contenedores desde 2021. Tal es así que para 2025 TPV ha publicado una tarifa máxima de transferencia para contenedores de US\$ 0.-. Manual de Tarifas TPV, p. 2, *Op. Cit.*, tarifas de códigos B120 a B125.

¹¹⁶ En efecto, esta tarifa es un 4% más alta que la tarifa ofertada en el proceso de licitación (controlado por la variación del índice de precios del productor no ajustado estacionalmente, USPPI). Para más información, véanse: respuesta de fecha 27 de junio de 2025, a Oficio Ord. N°1173-25, y Manual de Tarifas TPV, *Op. Cit.*, p. 2, tarifas código B140.

adjudicada en la medida que no supere este valor, y las ofertas económicas que lo sobrepasen serán descalificadas. En consistencia con lo indicado en el Aporte de Antecedentes, se solicita al H. Tribunal indicar que el I_{max} sea calculado por EPV tomando en cuenta las proyecciones de carga y de costos, además de una rentabilidad razonable asociada a un operador eficiente¹¹⁷. Se hace presente también que, por el grado de especialización del Terminal N°2, en esta licitación transitoria este parámetro aumenta su relevancia, en virtud de la limitada competencia esperada en la licitación y, *ex post*, la que se observaría en el desarrollo de esta concesión.

91. Finalmente, esta Fiscalía también reitera la propuesta de que el I_{max} sólo se haga público una vez que la licitación se haya adjudicado, debiendo mantener su reserva si esta se declara desierta. Todo ello, con el objeto de limitar posibles comportamientos estratégicos por parte de los oferentes.

IV.2.4. Tarifa de transferencia de pasajeros

92. En relación con la tarifa por transferencia de pasajeros, de acuerdo con los antecedentes revisados, se pudo constatar que para el año 2025 el actual concesionario tiene registrada -en la sección de servicios naves pasajeros no regulados- una tarifa de embarque/desembarque y tránsito de pasajeros que asciende a US\$36,90 por pasajero¹¹⁸. Sin embargo, de la revisión de la Solicitud, las BALI y los Anexos presentados por EPV, no se encontró referencia alguna sobre la regulación de este servicio en la futura concesión.

93. Al respecto, para esta Fiscalía resulta particularmente problemático que EPV no haya incorporado la forma en la que se definirán las tarifas asociadas a la transferencia de pasajeros usuarios de los servicios de cruceros, pues este corresponde a un servicio básico.

94. Consultada la empresa portuaria por dicha exclusión, esta argumentó la dificultad para establecer un criterio de conversión entre pasajeros y toneladas que permita incluirla en el índice tarifario en estos términos¹¹⁹. Además, la empresa portuaria argumenta que la tarifa de atención directa de pasajeros no ha sido regulada en el pasado debido a que este servicio se ha prestado en condiciones de competencia. Finalmente, EPV indicó que la Solicitud se basó en lo indicado en el Informe N°20/2021, sin incorporar regulaciones adicionales¹²⁰.

¹¹⁷ Véase Aporte de Antecedentes, sección IV.3.1, párrafo 239.

¹¹⁸ Para más información, véase: Manual de Tarifas TPV, *Op. Cit.*, p. 2, tarifas de códigos E450, E455, E456 y E457-D.

¹¹⁹ Respuesta de EPV a Oficio Ord. N°1160-25, recibida con fecha 23 de junio de 2025.

¹²⁰ En toma de declaración realizada con fecha 18 de junio de 2025.

95. Sobre este punto, esta Fiscalía no comparte la opinión de EPV y considera que las tasas asociadas a la transferencia de pasajeros califican como una tarifa básica, ya que el servicio prestado es consistente con la definición de servicio básico establecido en las BALI¹²¹, pues sólo se puede prestar con la infraestructura concesionada y no enfrenta -ni podría enfrentar- competencia de otros prestadores en el puerto de Valparaíso.

96. En consecuencia, se sugiere que este H. Tribunal instruya a EPV incluir en el polinomio que determina el índice tarifario, la tarifa correspondiente a la transferencia de transporte de pasajeros en la medida que ella sea homologable a toneladas de carga, además de proveer de una metodología para determinar su ponderación en dicho índice¹²². En su defecto, a juicio de esta Fiscalía, la tarifa deberá quedar establecida en las BALI y ser conocida por todos los interesados en forma previa a la licitación, sin perjuicio de que ella podrá corresponder a un valor máximo, conforme ha instruido el H. Tribunal en instancias anteriores¹²³.

IV.3. CONTRATO DE CONCESIÓN

97. En esta sección se revisan aspectos establecidos en la Solicitud y las BALI que tienen relación con el desarrollo de la concesión y su regulación a través del contrato, identificando elementos que podrían tener efectos relevantes en la competencia.

¹²¹ La sección 1 de las BALI define un servicio básico como “*aquellos que son indispensables para el atraque de las naves, la Transferencia de Carga o para cuya provisión es necesaria la infraestructura entregada en Concesión, no existiendo la posibilidad de una provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del Concesionario, de manera que éste los presta o puede prestar en condiciones de monopolio en el Frente de atraque; servicios cuya prestación es obligatoria para el Concesionario y cuyas Tarifas se encuentran sujetas a Valores Máximos*”. Véase: BALI, sección 1 sobre “Definiciones”, p. 11.

¹²² Tal como ha señalado esta Fiscalía en aportes de antecedentes presentados en los autos Rol NC N°468-20 y Rol NC N°487-21, a folios 129 y 135, respectivamente.

¹²³ En informes previos este H. Tribunal ha optado por excluir dichas tarifas en el cómputo del índice tarifario de adjudicación, justificando mantenerlas al margen por razones de conectividad (Informe N°23/2022, párrafo 120, p. 75; e Informe N°22/2022, párrafo 91, p. 55) o por razones de políticas públicas (Informe N°24/2022, párrafo 107, p. 52). En todos esos casos, el H. Tribunal instruyó que la empresa portuaria podrá establecer un valor máximo para dichas tarifas y no incluirlas en el polinomio, sin perjuicio que, en todo caso, dichas tarifas deberán quedar establecidas en las bases de licitación definitivas y ser conocidas por todos los interesados en forma previa a la licitación.

IV.3.1. Obligaciones de Pago

98. Tanto la Solicitud¹²⁴ como las BALI¹²⁵ determinan tres tipos de pagos que el adjudicatario de la licitación debe hacer a la empresa portuaria.

99. El primero, correspondiente al “Canon Anual”, está relacionado con la retribución que debe percibir la empresa portuaria por los activos cedidos en concesión. EPV propone ajustar este cobro al mínimo establecido en el artículo 5 del DS N°104/1998, en línea con lo indicado por el H. Tribunal en la Condición 6) del Informe N°20/2021¹²⁶, criterio que esta Fiscalía comparte.

100. El segundo, denominado “Pago Estipulado”, corresponde a un pago único que tiene como objeto restituir los gastos incurridos por EPV en la preparación del proceso de licitación. Finalmente, el tercer pago, denominado “Pago Anual”, corresponde al aporte del concesionario a la financiación de la operación eficiente de EPV.

101. Sobre estos dos últimos ítems, al igual que en presentaciones anteriores, esta Fiscalía considera apropiado repetir lo indicado por el H. Tribunal en la Condición 7) del Informe N°20/2021, respecto a que estos cobros deben estar asociados a costos efectivos en los que haya incurrido EPV y quedar establecidos en las bases definitivas¹²⁷. Sin perjuicio de lo anterior, se hace presente, adicionalmente, la necesidad de un mecanismo de verificación de su cumplimiento previo a la publicación de las Bases definitivas.

IV.3.2. Servicios y Tarifas Básicas

102. Al igual que en la solicitud que dio origen a la causa Rol NC N°542-2024, no todos los servicios básicos descritos en el Anexo II de las BALI son considerados en el polinomio que define el índice ofertado, variable de adjudicación de la licitación. Para los servicios básicos del Anexo II de las BALI excluidos¹²⁸, EPV propone un mecanismo que define un valor máximo para dichas tarifas.

¹²⁴ Véase Solicitud, sección 8.2 “Determinación de pagos a EPV. a. Pago estipulado”, p. 36.

¹²⁵ Véase BALI, sección 3.12.1 “Pagos a EPV por concepto de derecho a explotar la Concesión”, p. 46.

¹²⁶ Informe N°20/2021, p. 83.

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Correspondientes a: Uso de Muelle a la Nave Cabotaje Insular (TMNi) y Uso Grúa para Izaje Embarcaciones Menores (TIE).

103. Sobre este punto, esta Fiscalía reitera sus observaciones indicadas en el Aporte de Antecedentes¹²⁹, recomendando que EPV explique la metodología utilizada para determinar dichos valores, asegurando que se basen en criterios técnicos objetivos, tales como la estructura de costos y las condiciones del mercado.

IV.3.3. Resguardos conductuales

104. En relación con esta materia, esta Fiscalía observa que, en concordancia con lo solicitado por EPV en la causa Rol NC N°542-2024, tanto la Solicitud como las BALI propuestas recogen los resguardos establecidos por el H. Tribunal en informes anteriores (Informe N°5/2009, Informe N°18/2020 e Informe N°20/2021). Asimismo, EPV vuelve a proponer una serie de medidas adicionales orientadas a mitigar los riesgos inherentes a la integración vertical entre concesionarios portuarios y los usuarios relevantes de los terminales¹³⁰, a saber: (i) separar en los estados financieros los ingresos provenientes de la prestación de servicios básicos de aquellos correspondientes a servicios especiales; (ii) informar a esta Fiscalía sobre los cambios en materia de prioridades para la asignación de sitios de atraque; (iii) entregar a EPV la información relativa a sus controladores, accionistas y/o personas relacionadas. Por su parte, EPV deberá: (i) establecer un procedimiento para la modificación del contrato de concesión; y, (ii) definir los indicadores de calidad del servicio que deben ser cumplidos por el concesionario.

105. Sobre este punto, la Fiscalía reitera su preocupación por los riesgos de afectación a la competencia que pueden surgir si el contrato de concesión no incorpora obligaciones claras para prevenir y detectar conductas anticompetitivas del concesionario, tales como descuentos discriminatorios, sabotaje o degradación del servicio a competidores de sus empresas relacionadas¹³¹.

106. En este sentido, resulta ilustrativa la conducta descrita en el requerimiento presentado por esta Fiscalía ante el H. Tribunal de fecha 11 de marzo de 2024, en contra de TPS, DPW y STI, que dio origen al procedimiento Rol C N°506-24. En dicho caso, la implementación de las denominadas “Tarifas de Seguridad” pone de manifiesto la materialización de los riesgos descritos. Estas tarifas fueron impuestas por las concesionarias a importadores y exportadores que no mantienen vínculo contractual con los terminales ni tienen injerencia en su elección, decisión que corresponde exclusivamente a las navieras.

¹²⁹ Véase Aporte de Antecedentes, sección IV.4.1, p. 101.

¹³⁰ Estos riesgos son descritos *supra*, en la sección IV.1.2.

¹³¹ Véase Aporte de Antecedentes, sección IV.4.1, p. 104-105.

107. A lo anterior se suma la existencia de otras conductas actualmente bajo investigación por esta Fiscalía¹³², que también podrían configurar riesgos como los descritos. Si bien estas diligencias investigativas no han finalizado, los antecedentes reunidos hasta ahora refuerzan la preocupación institucional respecto de prácticas que, al igual que las tarifas de seguridad, podrían afectar la libre competencia y revelar deficiencias en los mecanismos de supervisión y control por parte de las empresas portuarias.

108. Sobre este último punto, cabe tener presente la respuesta proporcionada por EPV¹³³, que evidencia una deficiencia en la fiscalización de las obligaciones establecidas tanto en las BALI como en el contrato de la actual concesión del Terminal N°2. Según lo informado, la fiscalización del cumplimiento de dicho contrato se encuentra aún pendiente, a pesar de haber transcurrido más de tres años desde el inicio efectivo de la operación del terminal. Más aún, se señala que la auditoría destinada a verificar dicho cumplimiento recién será licitada este año, lo que implica una postergación de los mecanismos de control y seguimiento comprometidos en el proceso licitatorio.

109. En este contexto, la falta de oportunidad en el desarrollo de procesos de fiscalización activa, junto con la ausencia de auditorías efectivas durante los primeros años de operación del terminal, favorecen la concreción de los riesgos para la competencia identificados.

110. Por todo lo anterior, esta Fiscalía ratifica lo indicado en el Aporte de Antecedentes¹³⁴, haciendo presente que, si bien las obligaciones incluidas en las BALI están en línea con los estándares previamente establecidos por el H. Tribunal, ellas han resultado insuficientes para resguardar adecuadamente el entorno competitivo. Por lo tanto, esta Fiscalía solicita incorporar las siguientes modificaciones:

- a. Que las BALI incluyan, al regular las condiciones aplicables a las Tarifas Básicas, prohibiciones relativas a cobros adicionales por actividades y/o recursos implícitos y necesarios para prestar alguno de los servicios básicos, considerando que todas las actividades propias de un servicio básico deben quedar comprendidas bajo el mismo, sin poder desglosarse de manera de crear otro servicio básico independiente.

¹³² Investigación FNE Rol N°2773-24.

¹³³ Así, EPV indica que “se adjudicará prontamente el servicio de auditoría externa para el control específico de los actuales contratos de concesión de Puerto Valparaíso, cuyo objetivo general consiste en verificar el cumplimiento y aplicación de tarifas en la prestación de servicios básicos y especiales para el período 2022-2024”. Respuesta de EPV a Oficio Ord. N°1160-25, recibida con fecha 23 de junio de 2025, p. 8.

¹³⁴ Véase Aporte de Antecedentes, sección IV.4.1, p. 101.

- b. Incorporar expresamente en el contrato de concesión las obligaciones establecidas en las BALI que buscan prevenir e identificar riesgos conductuales del futuro concesionario —tales como sabotaje, aplicación de descuentos discriminatorios, no objetivos o no públicos, así como la prestación de un servicio de menor calidad a los competidores—. Esta medida es especialmente relevante en escenarios donde puedan existir restricciones verticales. Su inclusión en el contrato busca evitar diferencias interpretativas sobre su exigibilidad por parte de la empresa portuaria, lo que podría facilitar conductas oportunistas o anticompetitivas por parte del concesionario.
- c. Medidas adicionales de transparencia, tales como la publicación periódica de los informes de auditoría sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales, así como del registro de sanciones impuestas a los concesionarios.

IV.3.4. Medidas adicionales para facilitar la fiscalización

111. En materia de restricción a la integración vertical, la regla propuesta por EPV en su Solicitud es idéntica a la contenida en la solicitud que dio origen a la causa Rol NC N°542-2024, esto es “*los usuarios relevantes de la cadena de transporte marítimo de carga general no podrán poseer, en conjunto, más de un 60% del capital, ni más del 60% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del 60% de las utilidades de la sociedad concesionaria*”¹³⁵. Considerando lo anterior, resulta plenamente pertinente reiterar las propuestas que realizó esta Fiscalía en materia de fiscalización en el Aporte de Antecedentes.

112. Con mayor razón aun, si se tiene presente lo descrito en la sección anterior, resulta evidente que los riesgos de afectación a la competencia no solo son reales, sino que ya se han manifestado en la práctica, tanto a través de conductas formalmente denunciadas ante el H. Tribunal como mediante hechos actualmente bajo investigación por esta Fiscalía. Asimismo, ha quedado en evidencia que las obligaciones establecidas en las BALI y en los contratos de concesión han sido insuficientes para garantizar una fiscalización eficaz por parte de las empresas portuarias, lo que ha facilitado la persistencia de prácticas potencialmente anticompetitivas y ha debilitado la eficacia de los mecanismos institucionales de resguardo.

113. Al respecto, tal como ya fue advertido por esta Fiscalía, EPV nuevamente omite incorporar en las BALI la metodología específica para el cálculo de los porcentajes de participación de los usuarios relevantes. Del mismo modo, se remite genéricamente a un

¹³⁵Solicitud, sección 8.4 sobre “Resguardos estructurales”, p. 42.

futuro “Manual de Verificación de Indicadores” que contendría los parámetros necesarios para dichos cálculos¹³⁶.

114. Considerando los riesgos de integración vertical previamente identificados, relevantes en tanto el Terminal N°2 tenga poder de mercado respecto del segmento de carga fraccionada, esta Fiscalía estima indispensable que EPV establezca *“expresamente la metodología y fórmula de cálculo que se utilizará para la verificación del cumplimiento del límite de integración vertical, junto con la respectiva fuente de datos a utilizar, esto para cada uno de los eslabones considerados en la cadena de suministro de transporte marítimo”*¹³⁷, y que el Manual de Verificación de Indicadores se considere parte integrante de las BALI que deben ser aprobadas en este proceso. Lo anterior, considerando los lineamientos que indique el H. Tribunal en la causa Rol NC N°533-24 y los propuestos por esta Fiscalía¹³⁸, es decir, incorporando ejemplos concretos para evitar controversias futuras con el adjudicatario y utilizando como fuente principal la información proveniente de la operación efectiva de las naves (por recalada), dado que el origen de los datos puede influir significativamente en los resultados¹³⁹.

115. Adicionalmente, esta Fiscalía reitera que dicho marco debe complementarse con mecanismos que otorguen a EPV mayores facultades para requerir información a las sociedades concesionarias, en los términos que ya ha sugerido en instancias anteriores¹⁴⁰, con el objeto de permitir una fiscalización activa, efectiva y continua del cumplimiento del límite de integración vertical.

116. Asimismo, se reitera la necesidad de incorporar en las BALI criterios y procedimientos claros para la fiscalización de los resguardos conductuales que regirán al concesionario. En particular, esta Fiscalía propone que las BALI *“(...) deben definir con precisión los criterios, procedimientos, plazos y mecanismos de control que permitan monitorear de manera efectiva el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la prevención de conductas anticompetitivas, como el sabotaje, la aplicación de descuentos*

¹³⁶EPV, Anexo III de las BALI, sección 1.3 sobre “Integración Vertical”, pp. 100-101.

¹³⁷ Aporte de Antecedentes, p. 110.

¹³⁸ Por ejemplo, véanse aportes de antecedentes de la Fiscalía en las siguientes causas: (i) Rol NC N°444-18, a folio 796, Gráfico N°8; (ii) Rol NC N°470-20, a folio 97, Tablas N°14, 15 y 16 y; (iii) Rol NC N°533-24, a folio 101, pp. 17 y siguientes.

¹³⁹ Como se ha señalado en Aporte de Antecedentes, p.110, desde párrafo 300.

¹⁴⁰ Aporte de Antecedentes, p. 111, párrafo 301: *“(...) la ampliación del deber de entrega de antecedentes a fin de incluir, no solo a socios, accionistas, administradores -y sus personas relacionadas-, sino también, de manera explícita, a los beneficiarios finales, incluyendo la carga intervenida por todos ellos en los distintos segmentos de la cadena de suministro del transporte marítimo”*.

*discriminatorios, la prestación desigual de servicios o cualquier otra práctica que pueda afectar la competencia*¹⁴¹.

117. Asimismo, esta Fiscalía reitera su propuesta de que las BALI establezcan expresamente que cualquier modificación futura del Manual de Verificación de Indicadores -en lo que se refiere a la metodología de control del límite de integración vertical, de discriminación arbitraria y cualquier otra materia establecida en el correspondiente Informe- deberá contar con autorización previa del H. Tribunal, a través del procedimiento previsto en el artículo 31 del DL 211, por implicar una modificación sustantiva del pronunciamiento contenido en esta causa.

118. Finalmente, se propone establecer un mecanismo preventivo que permita revisar oportunamente un borrador de las BALI, previo a su publicación, e incorporar en el contrato de concesión una cláusula de responsabilidad general del concesionario, que precise sus obligaciones esenciales en materia de cumplimiento normativo y contractual, conforme a las propuestas ya formuladas por esta Fiscalía¹⁴², indicando especialmente que lo establecido en el informe que dicte el H. Tribunal primará por sobre cualquier contenido o interpretación de las BALI y del contrato de concesión, siendo obligación directa del adjudicatario dar cumplimiento a todas las condiciones establecidas en el correspondiente Informe.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

V.1. RESTRICCIONES ESTRUCTURALES

119. Como se explicó *supra*, esta Fiscalía estima que el modelo de “dos cajas”, que otorga preferencia a nuevos entrantes en caso de igualdad de ofertas, puede ser admisible en este caso particular, dadas las especiales características de la futura concesión y condiciones de mercado esperadas a la época de la licitación (en una ventana temporal en la que estarán en proceso varias licitaciones de concesiones portuarias en la región), que podrían limitar la concurrencia de oferentes. No obstante, se debe enfatizar que este modelo constituye una excepción al criterio general de prohibición absoluta de integración horizontal, el cual debe mantenerse como principio rector en licitaciones portuarias.

120. Sin perjuicio de lo anterior, debiera modificarse la calificación de “incumbente”, por una que se determine en base a la situación vigente al inicio de operaciones del nuevo

¹⁴¹ Ibid., p. 112.

¹⁴² Ibid., p. 113.

concesionario, y no al momento del llamado a la licitación. Bajo este criterio, el actual operador del Terminal N°2 y sus empresas relacionadas no deberían ser considerados incumbentes, ya que su concesión habrá finalizado antes del inicio de operaciones de la licitación que es materia de la Solicitud. Así, solamente DPW, STI y TPS pueden ser consideradas incumbentes atendidos los riesgos de una concentración horizontal a lo largo del periodo concesionado.

121. Esta Fiscalía ha expresado su preferencia por la adopción de un estándar sustantivo -relacionado a la capacidad de control e influencia decisiva en la concesionaria- más estricto en materia de integración vertical, como el propuesto en el Aporte de Antecedentes. Sin embargo, atendidas las condiciones particulares de esta licitación (plazo acotado e incertidumbre sobre la participación), esta Fiscalía considera razonable mantener la restricción de integración vertical con un umbral de un 60%, contenidas en las BALI. No obstante, se requiere que EPV justifique de mejor manera la adopción de esta regla, especialmente en relación con la carga fraccionada, para la cual existen escasas alternativas competitivas.

V.2. CRITERIO DE ADJUDICACIÓN Y OTRAS REGLAS DE LA LICITACIÓN

122. En relación con el proceso licitatorio propuesto por EPV en su Solicitud, esta Fiscalía ha identificado una serie de aspectos que presentan riesgos desde la perspectiva de libre competencia. A partir de dicho análisis, se formulan recomendaciones específicas orientadas a su mitigación, las que se detallan a continuación:

Tabla N° 3: Resumen recomendaciones para subsección “Proceso de Licitación”

Sección	Tema	Recomendación
IV.2.1. Cronograma de la licitación y riesgos de coordinación.	Encuentro entre potenciales oferentes	Remplazar las instancias de: (i) recoger presencialmente los formularios de “Oferta Económica” y “Oferta Final”; (ii) la rúbrica del contrato de concesión preliminar en fechas determinadas; y (iii) la presentación secuencial de ofertas, por otras que limiten al máximo la posibilidad de identificación e interacción entre posibles oferentes, como, por ejemplo, a través de medios electrónicos que cuenten con mecanismos de trazabilidad y confidencialidad, que permitan la presentación simultánea y única de ofertas dentro de un mismo plazo fatal.

Sección	Tema	Recomendación
IV.2.2. Parámetros indeterminados	Patrimonio mínimo	Las BALI y el contrato de concesión deben establecer en forma clara y precisa su monto, el que no debe desincentivar la participación de oferentes.
	Garantías	Las BALI y el contrato de concesión deben establecer su monto mediante una metodología de cálculo, objetiva y transparente, asociada al riesgo que cada garantía pretende precaver.
	Multas	Las BALI y el contrato de concesión deben establecer en forma clara y precisa su monto, el que debe ser calculado en función de la gravedad del incumplimiento para que cumplan su función disuasoria.
		El Informe del H. Tribunal deberá establecer los mecanismos y plazos para la verificación del cumplimiento de estos criterios con suficiente antelación a la publicación de las BALI.
IV.2.3. Criterio de adjudicación	Ponderadores y/o coeficientes del polinomio	Incorporación en las BALI de la metodología a utilizar para determinar los ponderadores.
		Que la fórmula para determinar los coeficientes o ponderadores se base en criterios objetivos y técnicos, que se acerquen de la mejor manera a las condiciones reales de operación.
		Realización de auditorías o validaciones externas que verifiquen la correcta aplicación de los criterios metodológicos con carácter previo a la publicación de las BALI.
	Metodología para la determinación del I _{max}	Que el cálculo considere no sólo las proyecciones de carga, sino también costos y rentabilidad razonable de una empresa eficiente.
		Que sólo se haga público una vez que se haya adjudicado la licitación. Si se declara desierta, debe permanecer secreto.

Sección	Tema	Recomendación
IV.2.4. Tarifa de transferencia de pasajeros.	Metodología para su determinación	En la medida que la tarifa de transferencia de pasajeros sea homologable a toneladas de carga, debería ser considerada en el polinomio que determina el índice tarifario. Asimismo, debería proveer una metodología para determinar su ponderación en dicho índice. En su defecto, el mecanismo de determinación de la tarifa deberá quedar establecida en las BALI y ser conocida por todos los interesados en forma previa a la licitación pudiendo corresponder a un valor máximo.

Fuente: Elaboración propia.

V.3. RESGUARDOS CONDUCTUALES DURANTE LA CONCESIÓN

123. A juicio de esta Fiscalía, si bien las BALI y la Solicitud presentada por EPV incorporan una serie de resguardos en línea con lo establecido por el H. Tribunal en sus informes previos, dichas medidas resultan insuficientes para mitigar adecuadamente los riesgos asociados a la integración vertical y a eventuales prácticas anticompetitivas que podrían tener efectos relevantes en la competencia durante la ejecución de la concesión transitoria del Terminal N°2.

124. La experiencia reciente, particularmente los antecedentes examinados en el Requerimiento de la Fiscalía en la causa Rol C N°506-2024, así como en otras investigaciones en curso, sugieren que ciertos riesgos previamente identificados -como la aplicación de descuentos discriminatorios, posibles diferencias en la calidad del servicio entregado a distintos usuarios o la inclusión de cobros adicionales no justificados- podrían estar materializándose en la práctica. Estos antecedentes relevan la importancia de fortalecer los mecanismos de fiscalización y control a cargo de las empresas portuarias, especialmente en lo referido a la actual concesión del Terminal N°2, donde la falta de auditorías oportunas y la ausencia de seguimiento sistemático han limitado, hasta ahora, la plena efectividad de los resguardos contractualmente previstos.

125. En este contexto, esta Fiscalía reitera la necesidad de robustecer el marco de obligaciones aplicables al futuro concesionario mediante la incorporación de medidas adicionales orientadas a prevenir, detectar y sancionar conductas contrarias a la libre competencia. Por ello, para los riesgos identificados en la subsección “Contrato de concesión”, esta Fiscalía recomienda las siguientes medidas:

Tabla N°4: Resumen de recomendaciones para la subsección “Contrato de concesión”

Sección	Tema	Recomendación
IV.3.1. Obligaciones de pago	Canon anual	Se valora positivamente el criterio establecido por EPV en relación con la determinación del Canon Anual conforme al mínimo exigido por el artículo 5° del DS N°104/1998, en línea con lo resuelto por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021, por lo que debiera mantenerse.
	Pago Estipulado y Pago Anual	Las BALI deben incluir un mecanismo de verificación <i>ex ante</i> que permita acreditar el fundamento económico de dichos pagos antes de la publicación de las bases definitivas, reforzando así la transparencia y objetividad del proceso.
IV.3.2. Servicios y tarifas básicas	Otras tarifas de servicios básicos no incluidas en el polinomio	Que se verifique que el esquema de tarifas máximas, para los servicios excluidos, se fundamente en criterios técnicos, transparentes y objetivos, explicitando en las BALI la metodología empleada para definir estos valores máximos.
IV.3.3. Resguardos conductuales	Cobros injustificados por servicios básicos	Que las BALI incluyan prohibiciones relativas a cobros adicionales por actividades y/o recursos implícitos y necesarios para prestar alguno de los servicios básicos.
	Resguardos conductuales en el contrato de concesión	Las obligaciones establecidas en el Informe y en las BALI para mitigar los riesgos conductuales deben también estar contenidas íntegramente en el contrato de concesión.
	Medidas adicionales de transparencia	La publicación periódica de los informes de auditoría sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales, así como del registro de sanciones impuestas a los concesionarios.

Sección	Tema	Recomendación
IV.3.4. Medidas adicionales para facilitar la fiscalización	Fiscalización del cumplimiento del límite de integración vertical	Que EPV establezca las fuentes de información, metodología y fórmula de cálculo que se utilizará para la verificación del cumplimiento del límite de integración vertical, las que deberán incorporarse a las BALI y contrato de concesión.
	Atribuciones EPV para obtener antecedentes	Se deberá establecer la obligación de la concesionaria y sus accionistas de entregar a EPV información de sus personas relacionadas y beneficiarios finales.
	Modificaciones al Manual de Verificación	Que las BALI y contrato de concesión establezcan que cualquier modificación al Manual de Verificación, que diga relación con el cumplimiento de lo dispuesto en el Informe correspondiente, debe ser autorizado previamente por el H. Tribunal.
	Fiscalización y control de resguardos conductuales	Que las BALI y contrato de concesión establezcan metodologías claras, adecuadas y suficientes para la fiscalización de los resguardos conductuales.
	Cláusula de responsabilidad general del concesionario	Incorporación en el contrato de concesión de una cláusula de responsabilidad general del concesionario respecto del cumplimiento íntegro de lo que establezca el Informe del H. Tribunal y las BALI.
	Prevalencia del Informe del H. Tribunal sobre las BALI y el contrato de concesión	Que el H. Tribunal establezca expresamente que las condiciones o reglas que fije en el informe que se pronuncie sobre esta Solicitud, prevalecerán por sobre las BALI y el contrato de concesión.

Fuente: Elaboración propia.

126. En conclusión, las medidas y recomendaciones propuestas buscan garantizar que la concesión de transición del Terminal N°2 contribuya al fortalecimiento competitivo del sistema portuario regional, minimizando riesgos de concentración y resguardando la eficiencia operativa.

127. La Fiscalía enfatiza la importancia de establecer salvaguardas estructurales y conductuales, que prevengan distorsiones en la competencia y aseguren una gestión transparente y equitativa durante el proceso de concesión. Asimismo, se subraya la necesidad de una fiscalización rigurosa y mecanismos correctivos oportunos que permitan mitigar potenciales riesgos anticompetitivos, en particular aquellos asociados a la integración vertical. Estas medidas no solo contribuirán a la estabilidad del mercado, sino que también resguardarán el equilibrio entre eficiencia operativa y competencia.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE

PIDO: Tener por evacuado el informe de la Fiscalía Nacional Económica y, en mérito de lo expuesto, por debidamente aportados antecedentes a la Solicitud de autos.

PRIMER OTROSÍ: Por este acto, acompaño bajo confidencialidad los documentos que se enumerarán a continuación, que contienen información utilizada por esta Fiscalía para elaborar el presente informe, por los fundamentos que se indicarán a continuación:

1. Archivo PDF denominado “45”, correspondiente a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 23 de junio de 2025.
2. Archivo PDF denominado “EPV Informa factor USPPI y coeficiente lambda”, correspondiente a documento adjunto a carta de Terminal Portuario de Valparaíso S.A., de fecha 27 de junio de 2025.
3. Archivo PDF denominado “TPV 088 FNE Responde Oficio Ord. 1211”, correspondiente a carta de Terminal Portuario de Valparaíso S.A., de fecha 18 de junio de 2025.
4. Archivo PDF denominado “05062025_Manual-de-Servicios-TPV”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.
5. Archivo PDF denominado “20251206 Carta Conductora a EPV - 081”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.
6. Archivo PDF denominado “Certificado Terminal 2025”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.
7. Archivo PDF denominado “Informe Técnico Cambio Régimen de Prioridades TPV 2025”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.

8. Archivo PDF denominado “118”, correspondiente a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 21 de julio de 2025.
9. Archivo PDF denominado “Anexo confidencial informe Rol N°2811-25”.

En relación con dichas piezas, esta Fiscalía solicita al H. Tribunal mantener la confidencialidad decretada mediante Resolución Ex. FNE N°206, de fecha 25 de julio de 2025, la que se acompaña como documento público en el tercer otrosí de esta presentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 inciso noveno, en relación con el artículo 39 letra a), ambos del DL 211, y el acuerdo segundo del Auto Acordado N°16/2017 del H. Tribunal.

Sírvase H. Tribunal: Tener por acompañados los documentos indicados bajo confidencialidad.

SEGUNDO OTROSÍ: Asimismo, a efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Auto Acordado N°16/2017 del H. Tribunal, solicito se tengan por acompañados los siguientes documentos, como versiones públicas preliminares de aquellos acompañados como confidenciales en el primer otrosí:

1. Archivo PDF denominado “45_VP”, correspondiente a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 23 de junio de 2025.
2. Archivo PDF denominado “EPV Informa factor USPPI y coeficiente lambda_VP”, correspondiente a documento adjunto a carta de Terminal Portuario de Valparaíso S.A., de fecha 27 de junio de 2025.
3. Archivo PDF denominado “TPV 088 FNE Responde Oficio Ord. 1211_VP”, correspondiente a carta de Terminal Portuario de Valparaíso S.A., de fecha 18 de junio de 2025.
4. Archivo PDF denominado “05062025_Manual-de-Servicios-TPV_VP”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.
5. Archivo PDF denominado “20251206 Carta Conductora a EPV - 081_VP”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.
6. Archivo PDF denominado “Certificado Terminal 2025_VP”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.
7. Archivo PDF denominado “Informe Técnico Cambio Régimen de Prioridades TPV 2025_VP”, correspondiente a documento adjunto a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 19 de junio de 2025.

8. Archivo PDF denominado "118_VP", correspondiente a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 21 de julio de 2025.
9. Archivo PDF denominado "Anexo confidencial informe Rol N°2811-25_VP".

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

TERCER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos de carácter público, que constan en la Investigación Rol FNE N°2811-25:

1. Archivo PDF denominado "Resolución Confidencialidad N°206-25". Correspondiente a Resolución N°206, de 25 de julio de 2025, que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2811-25.
2. Archivo Excel denominado "Anexo documentos confidenciales Rol N°2811-25", anexo de Resolución N°206 de 25 de julio de 2025 que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2811-25.
3. Archivo Excel denominado "Memoria de cálculo Rol N°2811-25", correspondiente a base de datos elaborada por esta Fiscalía Nacional Económica.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

CUARTO OTROSÍ: Solicito que se ordene traer a la vista, para efectos de su debida consideración en estos autos, los antecedentes y documentos aportados por esta Fiscalía en el expediente Rol NC N°542-24, en tanto resultan pertinentes y útiles para la adecuada resolución de las materias sometidas a conocimiento del H. Tribunal en estos autos.

Sírvase H. Tribunal: Acceder a lo solicitado.