

En lo principal: Se hace parte. **En el primer otrosí:** Aporta antecedentes. **En el segundo otrosí:** Acompaña documentos confidenciales. **En el tercer otrosí:** Acompaña versiones públicas. **En el cuarto otrosí:** Acompaña documentos en carácter público. **En el quinto otrosí:** Solicita lo que indica. **En el sexto otrosí:** Solicita lo que indica. **En el séptimo otrosí:** Personería, patrocinio y poder. **En el octavo otrosí:** Se tenga presente.

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 de Valparaíso sobre la procedencia de extender el plazo de concesión del terminal N° 2 del Puerto de Valparaíso”, Rol NC N°549-25, al H. Tribunal respetuosamente digo:

Que, encontrándome dentro de plazo y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 letra b) 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**”), solicito tener como interviniente en esta causa a la FNE, en resguardo del interés general de la colectividad en el orden económico.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE PIDO: Tener como interviniente en estos autos a la Fiscalía Nacional Económica.

PRIMER OTROSÍ: Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°2 y 31 N°1 del DL 211, y dentro del plazo fijado por el H. Tribunal, la Fiscalía aporta los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que se expondrán a continuación.

1. Con fecha 25 de julio de 2025, el H. Tribunal recibió una solicitud de informe (en adelante, “**Solicitud**”) formulada por la Empresa Portuaria Valparaíso (en adelante, “**EPV**”), a fin de que autorice la modificación del contrato “Concesión Portuaria Frente de Atraque N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón” suscrito con fecha 21 de enero de 2022 (en adelante, “**Contrato de Concesión**”) entre EPV y Terminal Portuario de Valparaíso S.A. (en adelante,

“TPV”) respecto al Terminal N°2 o Espigón del Puerto de Valparaíso (en adelante, indistintamente, “Terminal N°2” o “Espigón”)¹.

2. Con fecha 31 de julio 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, al Ministerio de Obras Públicas, a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G, al Sistema de Empresas Públicas, 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 6 de agosto de 2025 (en adelante, “Investigación”), ejerciendo las facultades establecidas 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 ACTUAL CONCESIÓN	5
II.1.	Informe N°20/2021.....	5
II.2.	Bases licitación 2022	6
II.3.	Contrato de concesión.....	6
III.	ANÁLISIS DE COMPETENCIA	7
III.1.	Condiciones de mercado.....	7
III.2.	Análisis de rentabilidad de la concesión.....	9
III.3.	Posibles eficiencias derivadas de la extensión del contrato.....	16
IV.	CONCLUSIONES	19

¹ Presentación de EPV al H. Tribunal, de fecha 25 de julio de 2025, que rola a folio 9 de estos autos.

² Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía con fecha 6 de agosto de 2025 mediante el Oficio Ord. N°78, del H. Tribunal, de fecha 5 de agosto de 2025.

³ Investigación Rol N°2817-25 FNE, caratulada “Solicitud de Informe de Empresa Portuaria de Valparaíso sobre la procedencia de extender el plazo de concesión del terminal N° 2 del Puerto de Valparaíso”.

I. ANTECEDENTES

5. Conforme a lo ya señalado, EPV solicitó al H. Tribunal la emisión de un informe destinado a autorizar la modificación del Contrato de Concesión, para efectos de extender el plazo de la actual concesión del Terminal N°2.

6. En la Solicitud, EPV informa que, con fecha 17 de junio de 2025, comunicó a TPV la decisión de ejercer la facultad unilateral prevista en el Contrato de Concesión vigente para prorrogarlo por un año, extendiendo así su término original —15 de marzo de 2026— hasta el 15 de marzo de 2027, en concordancia con lo establecido en el artículo 2, sección 2.3.1 de dicho contrato y en la conclusión N°8 del Informe N°20/2021 del H. Tribunal (en adelante, **“Informe N°20/2021”**).

7. Posteriormente, EPV y TPV acordaron solicitar al H. Tribunal la autorización para modificar el contrato de concesión, a fin de extender su vigencia hasta el 31 de diciembre de 2029⁴, fecha inmediatamente anterior al inicio proyectado de la nueva concesión para 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. De esta forma, la Solicitud buscaría garantizar la continuidad operativa del Terminal N°2 durante el denominado “Período Intermedio”, que se extiende entre el 16 de marzo de 2027 y el 31 de diciembre de 2029, en paralelo a la solicitud de aprobación para realizar una licitación transitoria para dicho lapso⁶⁻⁷ (en adelante, **“Solicitud de Licitación”**).

8. En su presentación, EPV expone que la prórroga del actual contrato representa una solución eficiente frente a una licitación transitoria, ya que generaría eficiencias operativas y económicas frente a un nuevo proceso de licitación, tales como: (i) evitar los costos administrativos, legales y de gestión asociados a la preparación, diseño, convocatoria y adjudicación; (ii) eliminar los gastos y riesgos derivados de la curva de aprendizaje de un nuevo operador, reduciendo la probabilidad de incidentes y accidentabilidad; (iii) preservar las relaciones laborales y la coordinación con los trabajadores portuarios; (iv) mantener el uso de equipos y activos actualmente disponibles sin necesidad de procedimientos de

⁴ Ello conforme lo establecido en el párrafo 159, p. 67 del Informe N°20/2021 y en su conclusión N°29, y en la sección 21.1.1 del Contrato de Concesión.

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”*.

⁶ Presentación de EPV al H. Tribunal, de fecha 30 de mayo de 2025, que rola a folio 6, que dio origen a causa Rol NC N°547-25, caratulada *“Solicitud de Informe de Empresa Portuaria Valparaíso sobre condiciones de licitación del terminal N°2 del Puerto de Valparaíso”*.

⁷ Conforme lo declarado por EPV en escrito presentado en causa Rol N°547-25, que rola a folio 91.

transferencia; y (v) conservar las tarifas adjudicadas en 2021, las que fueron aproximadamente un 53% inferiores a la segunda mejor oferta del proceso.

9. EPV destaca que TPV mantiene los equipos necesarios para la operación y cuenta con experiencia que reduciría la curva de aprendizaje y la accidentabilidad, además de que la extensión preservaría el relacionamiento laboral y sindical existente. Asimismo, la extensión permitiría mantener por más tiempo el índice tarifario ofertado por TPV en la licitación de 2021.

10. En respaldo de la Solicitud, EPV también destaca que la experiencia del puerto de Valparaíso tras el cambio a esquema monooperador en 2013 ha evidenciado mejoras significativas en eficiencia operativa, como el incremento del 29% en la carga transferida en 2014 respecto de 2013, así como mejoras en la velocidad de transferencia y en los tiempos de espera de naves, según antecedentes presentados en el procedimiento Rol NC N°470-2020⁸.

11. Por último, EPV indica que, en caso de no autorizarse la modificación contractual, se llevará a cabo una licitación de transición bajo las condiciones de competencia que el H. Tribunal determine en el procedimiento Rol NC N°547-2025, manteniendo igualmente el modelo monooperador. Sin embargo, en caso de fracasar dicha licitación de transición, la alternativa remanente -el modelo multioperador-, aunque previsto como regla general por la Ley N°19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal (en adelante, "**Ley de Puertos**"), ha demostrado en la práctica ser excepcional, por sus menores niveles de eficiencia y mayores costos de coordinación, especialmente en puertos con limitadas áreas de respaldo como Valparaíso.

12. En consecuencia, en opinión de EPV, la Solicitud de extensión de la actual concesión del Terminal N°2 se enmarca en la normativa aplicable, en las condiciones fijadas por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021, y en criterios de eficiencia económica y continuidad operativa, buscando evitar costos y riesgos innecesarios en un período limitado, previo a la ejecución del proyecto de ampliación portuaria que implicará una nueva configuración de operación para los terminales del puerto de Valparaíso.

⁸ Caratulado "Solicitud de la Empresa Portuaria de Valparaíso sobre Modificación de Informes N° 5/2009 y 8/2012 del TDLC".

II. REGULACIÓN ACTUAL DE LA CONCESIÓN

13. La operación del Terminal N°2 se encuentra regulada por un marco jurídico compuesto por tres instrumentos interrelacionados: el Informe N°20/2021, las Bases de Licitación Pública Concesión Portuaria Frente de Atraque N°2 Puerto De Valparaíso – Espigón año 2021 (en adelante, “**Bases de Licitación**”) y el Contrato de Concesión. En conjunto, estos instrumentos establecen, entre otras materias, el marco temporal del contrato, las condiciones para su eventual prórroga y los procedimientos para introducir modificaciones, con el propósito de asegurar que la operación se mantenga bajo un esquema transitorio y que cualquier cambio relevante sea sometido a controles regulatorios y de libre competencia.

14. El Informe N°20/2021 fijó criterios sustantivos y procedimentales que debían incorporarse a las bases y al contrato, definiendo una duración máxima de la concesión de cuatro años, prorrogable por doce meses, y condicionando toda modificación que pudiera afectar la libre competencia a la aprobación previa del H. Tribunal, conforme al artículo 31 del DL 211.

15. Las Bases de Licitación incorporaron estas directrices, definiendo el mecanismo para ejercer la prórroga y para modificar el contrato. Por su parte, el Contrato de Concesión plasmó dichas disposiciones en cláusulas específicas relativas a la vigencia, la facultad unilateral de prórroga de EPV y los requisitos legales para alterar sus estipulaciones, como se describe a continuación.

II.1. Informe N°20/2021

16. En dicho informe, el H. Tribunal dispuso que la licitación del Terminal N°2 debía adjudicarse por un plazo máximo de cuatro años, contados desde el inicio efectivo de las operaciones, con la posibilidad de una prórroga excepcional de hasta doce meses⁹.

17. La restricción temporal respondió al carácter transitorio de la concesión, concebida para mantener la operación del Terminal N°2 mientras se desarrollaba y adjudicaba un proyecto portuario definitivo¹⁰.

18. En lo relativo a modificaciones contractuales, el Informe dispone que cualquier alteración de materias esenciales, directamente relacionadas con las variables de

⁹ H. Tribunal, Informe N°20/2021, conclusión N°8.

¹⁰ Ibid., párrafo 9, p. 31.

adjudicación, deberá ser sometida nuevamente al conocimiento y autorización del H. Tribunal, en conformidad con el artículo 31 del DL 211. Dentro de las materias esenciales, se comprende la extensión del plazo de la concesión¹¹.

II.2. Bases de Licitación 2021

19. En concordancia con lo resuelto por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021, la sección 3.4 de las Bases de Licitación fijó un plazo contractual de cuatro años desde la fecha de entrega del área de concesión, prorrogable por hasta doce meses adicionales a discreción de EPV.

20. En materia de modificaciones al Contrato de Concesión, la Sección 3.29 de las Bases dispone que sólo se podrá modificar de común acuerdo, en materias esenciales directamente relacionadas con las variables de adjudicación -como la extensión del plazo-, y una vez transcurrido un plazo razonable desde la vigencia de dicho contrato, y previa aprobación otorgada por el H. Tribunal en conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 18 N°7 y 31, ambos del DL 211.

II.3. Contrato de concesión¹²

21. El artículo dos del Contrato de Concesión fija, al igual que el Informe N°20/2021 y las Bases de Licitación, una duración inicial de la concesión de cuatro años, contados desde la fecha de entrega, es decir, a partir del 15 de marzo de 2022, con término previsto para el 15 de marzo de 2026¹³.

22. A su vez, la Sección 2.3.1 otorga a EPV la facultad unilateral de prorrogar el contrato por hasta doce meses, sin alterar las demás condiciones, debiendo notificar al concesionario con al menos seis meses de antelación¹⁴. Dicha facultad, como ya fue señalado *supra*, fue ejercida por EPV, por lo que el nuevo plazo de término de la actual concesión es el 15 de marzo de 2027.

23. Por último, la sección 21.1.1 regula las modificaciones contractuales, estipulando que la modificación de materias esenciales directamente relacionadas con las variables de adjudicación, como la extensión del plazo, sólo podrá realizarse transcurridos al menos tres

¹¹ Ibid., conclusión N°29.

¹² Contrato acompañado por EPV en su respuesta de fecha 9 de diciembre de 2024, a Oficio Ord. N°2030, de fecha 28 de noviembre de 2024, que obra en investigación Rol N°2778-24 FNE.

¹³ Contrato de Concesión, p. 29.

¹⁴ Ibid.

años contados desde la fecha de entrega de la concesión y previamente autorizada por el H. Tribunal en el procedimiento indicado el artículo 31 del DL 211¹⁵, plazo que se cumplió el 15 de marzo del presente año.

III. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

III.1. Condiciones de mercado

24. Conforme con los antecedentes conocidos por el H. Tribunal¹⁶, y a lo recientemente expuesto por esta Fiscalía en el aporte de antecedentes de la causa Rol NC N°547-2025¹⁷ (en adelante, “**Aporte de Antecedentes**”), el mercado relevante para los efectos de este Informe 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 actual del Terminal N°2, correspondiente a naves del tipo *panamax* de primera generación, para la transferencia de carga general (esto es, carga en contenedores, carga fraccionada y vehículos, sin considerarse la carga granel) y la atención de naves de pasajeros.

25. En cuanto a las condiciones de entrada, el H. Tribunal señaló en el Informe N°20/2021¹⁸ que el mercado relevante presenta barreras y costos de ingreso significativos, los cuales se mantienen vigentes hasta la fecha¹⁹.

26. Respecto de los oferentes, los terminales portuarios que participan en el mercado relevante corresponden al Terminal N°1 y N°2 en el Puerto de Valparaíso y los terminales Molo Sur y Costanera-Espigón en el Puerto de San Antonio, concesionados por Terminal Pacífico Sur S.A., Terminal Portuario de Valparaíso S.A., San Antonio Terminal Internacional S.A y DP World San Antonio S.A., respectivamente²⁰.

27. Cabe destacar que el Terminal N°2 se especializa casi en su totalidad en la transferencia de carga fraccionada, la que representa más del 97% del total anual de toneladas transferidas en dicho frente de atraque durante los últimos años²¹. Desde el año

¹⁵ Ibid., p. 140.

¹⁶ En procedimientos Rol NC N°542-2024 y Rol NC N°470-2020, ambos del H. Tribunal.

¹⁷ Aporte de Antecedentes FNE en causa Rol NC N°547-2025, a folio 69, p. 13, párrafo 34.

¹⁸ 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*”.

¹⁹ Al respecto, véase Aporte de Antecedentes, p.13, párrafo 36.

²⁰ Ibid, p.14, Tabla N°1.

²¹ Ibid., p. 13, párrafo 35.

2021, el Terminal N°2 ha contado con una participación superior al 80% en la transferencia de carga fraccionada en el mercado relevante²². Adicionalmente, la competencia efectiva que los otros terminales portuarios de la región puedan ejercer sobre el Terminal N°2 se encuentra limitada, ya que ellos suman mayores tiempos de espera²³ y mayores tarifas máximas de transferencia²⁴. Lo anterior sería indicativo del poder de mercado con que cuenta TPV en la transferencia de carga fraccionada²⁵.

28. Adicionalmente, se debe tener en consideración que, entre septiembre de cada año y mayo del año siguiente, coincidiendo con la temporada de exportación frutícola y la llegada de cruceros, suelen producirse episodios de congestión en la Región de Valparaíso. A ello se suma que las marejadas —particularmente en el puerto de San Antonio— pueden generar desvíos de carga hacia los terminales de Valparaíso, incrementando su demanda²⁶.

29. En relación con la demanda, en el Terminal N°2 predomina la actividad de importación, que representó más del 90% de la carga movilizada entre enero de 2023 y septiembre de 2024. Dentro de esta, los productos de fierro y acero concentraron más del 75% del total anual. Sin embargo, la demanda se encuentra altamente atomizada: tanto en el segmento de importación como en el de exportación, la participación individual de cada empresa no supera el 10% del total transferido, salvo un exportador que alcanzó un 16%²⁷.

30. Atendido que la concesión actual no exige la realización de inversiones, las condiciones de mercado descritas sugieren que la operación del Terminal N°2 enfrenta un bajo nivel de riesgo comercial. Ello obedece: (i) a la existencia de significativas barreras y costos de entrada al mercado relevante, y a la limitada competencia en su segmento de especialización —la carga fraccionada—, que hace poco probable una presión competitiva sobre las tarifas que actualmente cobra; (ii) a cierta estabilidad en los costos fijos, pues no debe realizar inversiones en infraestructura; y, (iii) a que la demanda, además de estar altamente atomizada, se mantiene en cierta medida asegurada durante los períodos de mayor congestión en los demás puertos de la Región de Valparaíso.

²² Ibid., p. 16, párrafo 42.a.

²³ Ibid., p. 17, párrafo 42.c.

²⁴ Ibid., p. 18, párrafo 42.e.

²⁵ Ibid., p. 18, párrafo 42.f.

²⁶ Ibid., p. 14, párrafo 39.

²⁷ Ibid., p. 19, párrafo 44.

III.2. Análisis de rentabilidad de la concesión

31. Sin perjuicio de que, conforme a lo expuesto *supra*, el riesgo comercial que enfrentarían los actuales -y eventuales futuros- concesionarios del Terminal N°2 se estima reducido y, en consecuencia, bajo una operación eficiente las rentabilidades²⁸ esperadas serían con alta probabilidad positivas, el presente capítulo analiza la rentabilidad efectiva de TPV desde el inicio de sus operaciones en marzo de 2022 hasta la fecha, y su comparación respecto de otras empresas concesionarias de frentes de atraque con características similares.

32. Una rentabilidad positiva reflejaría condiciones de mercado lo suficientemente atractivas como para incentivar la competencia en una licitación de transición hasta el año 2030, lo que, desde una perspectiva de competencia, respaldaría su realización. Esto permitiría revelar valoraciones y adjudicar la concesión a aquel operador que presente las mejores condiciones técnicas y económicas, en el caso de que estas sean mejores que optar por la extensión del plazo de la concesión vigente con sus actuales condiciones, en particular en lo referente a las tarifas máximas.

33. Según describe la Solicitud, un elemento fundamental de la actual concesión de TPV es que el contrato inicial no exigía obligaciones de inversión en infraestructura²⁹. Por ello, para el análisis comparativo de rentabilidades se seleccionaron tres concesionarias de terminales portuarios públicos, adjudicadas mediante licitación y cuya última inversión en infraestructura se realizó hace más de diez años: Antofagasta Terminal Internacional (en adelante, “ATI”)³⁰, Iquique Terminal Internacional (en adelante, “ITI”)³¹ y Terminal Puerto de Arica (en adelante, “TPA”)³². Cabe destacar, además, que ITI y TPA son los únicos puertos

²⁸ Se entenderá por “rentabilidad” la capacidad de los ingresos generados por la concesión del terminal para superar los costos asociados a su operación, reflejando así un resultado económico favorable.

²⁹ Solicitud, p. 9, párrafo 27.

³⁰ ATI inició sus operaciones en marzo de 2003 y su última inversión en infraestructura concluyó en 2014 con la finalización de las obras de Mejoramiento y Extensión del sitio 7 del puerto de Antofagasta. Véase Memoria ATI 2024, p. 35, disponible en: <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=99511240&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=&vig=VI&control=svs&pestanía=49> [última consulta: 3 de septiembre de 2025].

³¹ ITI inició sus operaciones en julio de 2000 y efectuó su última inversión en infraestructura antes de 2014, con el objeto de obtener la extensión del plazo de concesión. Véase Memoria Anual ITI 2024, pp. 34, 36 y 37, disponible en: <https://www.iti.cl/memoria-anual-2/> [última consulta: 3 de septiembre de 2025].

³² TPA inició sus operaciones en agosto de 2004. En 2007, comenzó las negociaciones para extender el período de concesión, las que culminaron con la aprobación de un proyecto que contempló la construcción de un muelle asísmico y que permitió ampliar el contrato por diez años, hasta 2034. Véase “Memoria Anual TPA 2024”, p. 11, disponible en: <https://portal.tpa.cl/memorias-y-estados-financieros/> [última consulta: 3 de septiembre de 2025].

de uso público en sus respectivas regiones y, al igual que TPV, no enfrentan competencia significativa, lo que refuerza la relevancia de los resultados del proceso licitatorio.

34. A continuación, se analizarán cuatro indicadores de rentabilidad que permiten evaluar el desempeño financiero de TPV desde diferentes perspectivas (operativa, global, sobre activos y sobre patrimonio) y compararlo con otras empresas del sector: el margen EBITDA³³, el margen neto³⁴, ROA³⁵ y ROE³⁶, respectivamente.

35. En la Figura N°1 se presenta la comparación de los márgenes EBITDA de TPV frente a las tres empresas seleccionadas (ATI, ITI y TPA), para cada uno de los tres años de operación de TPV. Se observa que TPV ha mantenido márgenes EBITDA positivos y relativamente estables, lo que refleja que sus ingresos han superado de manera consistente los costos directos de explotación. Sin embargo, estos márgenes se han ubicado de forma sistemática por debajo de los registrados por sus pares, lo que puede responder a una menor eficiencia operativa en comparación con el promedio del mercado o,

³³ El margen EBITDA (del inglés *Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortization*) mide la rentabilidad operativa antes de deducir gastos financieros, impuestos, depreciaciones y amortizaciones, en proporción a los ingresos generados por la operación. Se calcula como:

$$\text{Margen EBITDA} = \frac{\text{EBITDA}}{\text{Ingresos Operacionales}}$$

En el contexto del presente análisis, un margen EBITDA elevado refleja una operación eficiente en términos de costos y, por ende, condiciones que podrían resultar atractivas para potenciales nuevos entrantes al mercado. Este indicador ha sido utilizado por el H. Tribunal en otros casos como una aproximación al beneficio financiero de las empresas, ya que incorpora todos los costos operativos, pero excluye efectos asociados a la estructura de financiamiento, amortizaciones o depreciaciones, entre otros factores, que podrían distorsionar la estimación de las ganancias reales. Al respecto véase H. Tribunal, Sentencia N° 147/2015, considerandos 148° a 157°.

³⁴ El margen neto mide la rentabilidad final de la empresa al relacionar la utilidad neta del ejercicio con los ingresos operativos. Se calcula como:

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ingresos Operacionales}}$$

Este indicador incorpora el efecto de todos los costos, gastos financieros y la carga tributaria, permitiendo evaluar si los ingresos generados superan consistentemente el total de costos asociados y, por tanto, determinar la rentabilidad final de la operación.

³⁵ El ROA (del inglés *Return on Assets*) mide la eficiencia con que la empresa utiliza sus activos totales para generar utilidades. Se calcula como:

$$\text{ROA} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activos Promedio}}$$

Este indicador permite comparar la capacidad de generación de utilidades de empresas de distinto tamaño y, en un contexto de competencia, un ROA elevado puede señalar retornos atractivos en relación con los activos necesarios para la operación.

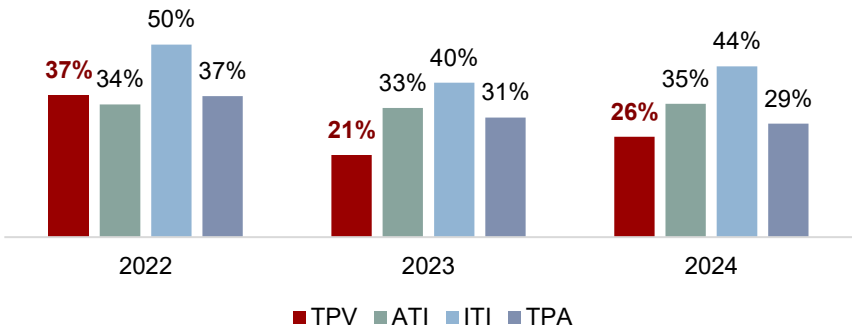
³⁶ El ROE (del inglés *Return on Equity*) mide la rentabilidad del capital propio invertido por los accionistas. Se calcula como:

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio Promedio}}$$

Este indicador muestra el retorno obtenido sobre los recursos propios comprometidos y, si se ubica por encima del promedio del sector, refleja un mayor atractivo en relación con los recursos propios comprometidos.

alternativamente, a que como resultado de la intensidad del proceso licitatorio de TPV, las tarifas máximas establecidas para su concesión actúan como una restricción activa a su margen de ganancia, que es precisamente el objetivo buscado al licitar de manera competitiva una concesión (competencia *por la cancha*) que no enfrentará presión en el mercado (competencia *en la cancha*).

Figura N°1: Margen EBITDA³⁷



Fuente: Elaboración propia a partir de EE.FF. de las empresas³⁸.

36. Por su parte, y tal como se observa en la Figura N°2, el margen neto de TPV también ha sido positivo durante todo el período de concesión. Si bien durante el año 2022 el resultado fue excepcionalmente alto debido a la fuerte recuperación de la actividad comercial posterior al periodo de la emergencia sanitaria provocada por la pandemia de COVID-19³⁹ (en adelante, “**Pandemia**”), la normalización del comercio internacional en 2023 se tradujo en volúmenes movilizados significativamente menores, lo que redujo sus

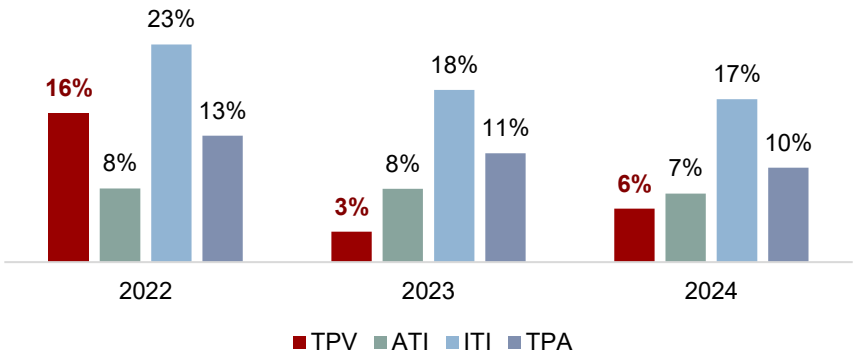
³⁷ Con el objetivo de hacer comparables los márgenes EBITDA entre empresas, su cálculo no considera el pago de la concesión portuaria.

³⁸ Véanse: (i) Memoria Anual TPV 2023 y Memoria Anual TPV 2024, disponibles en <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=O&rut=77513405&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=AAAwY2ACTAAACuCAAe&vig=VI&control=svs&pestanía=49>; (ii) Memoria Anual ATI 2023 y Memoria Anual ATI 2024, disponibles en: <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=99511240&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=&vig=VI&control=svs&pestanía=49>; (iii) Memoria Anual ITI 2023 y Memoria Anual ITI 2024, disponibles en: <https://www.iti.cl/memoria-anual-2/>; y (iv) Memoria Anual TPA 2023 y Memoria Anual TPA 2024, disponibles en: <https://portal.tpa.cl/memorias-y-estados-financieros/> [últimas consultas: 3 de septiembre de 2025] (en adelante, “**Memorias Anuales 2023 y 2024**”). En el caso de los EE.FF. de TPA 2023, la desagregación de los Gastos de Administración no concuerda con el total informado por la empresa para el ejercicio 2022. En consecuencia, para el cálculo del EBITDA de dicho ejercicio se considera la apertura de los Gastos de Administración presentada en los EE.FF. 2022, de acuerdo con lo señalado en la Nota 26 a dichos estados financieros. Véase: Memoria Anual TPA 2022, disponible en: <https://portal.tpa.cl/memorias-y-estados-financieros/> [última consulta: 3 de septiembre de 2025] (en adelante, “**Memoria Anual TPA 2022**”).

³⁹ Reconocida por la autoridad sanitaria nacional mediante la declaración de estado de excepción constitucional de catástrofe, Decreto Supremo N° 104, de 2020, del Ministerio del Interior. Disponible en: <https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=1143580&idVersion=2020-03-18> [última consulta: 3 de septiembre de 2025].

resultados⁴⁰. En 2024 se registró una leve recuperación de la actividad, aunque aún distante de los niveles alcanzados en 2022⁴¹ y, en los últimos dos años, los márgenes netos se han mantenido por debajo de los de los puertos de referencia. Esto indica que, después de cubrir todos sus gastos, la empresa retiene menos utilidad por peso vendido que sus pares, lo que obedecería a que, si bien TPV presenta una estructura de costos similar⁴², sus ingresos por toneladas transferidas son levemente inferiores⁴³, lo que probablemente responda al tipo de carga transferida por cada terminal⁴⁴ y a las tarifas máximas resultantes del proceso de licitación.

Figura N°2: Margen Neto



Fuente: Elaboración propia a partir de EE.FF. de las empresas⁴⁵.

37. Como se ilustra en la Figura N°3, en 2022 TPV registró un ROA de 20%, duplicando el promedio de otros terminales portuarios (10%) y reflejando un uso altamente eficiente de sus activos, coherente con su menor base de inversión inicial. En 2023, debido a la caída en la utilidad neta, el indicador disminuyó a 5%, quedando por debajo del promedio. En 2024, el ROA se recuperó hasta 10%, superando levemente el promedio (8%). En conjunto, el ROA muestra que TPV ha sido capaz de generar retornos atractivos sobre los activos en la mayoría de los años, aunque con fluctuaciones al compararlos con sus pares.

⁴⁰ Memoria Anual TPV 2024, p. 6.

⁴¹ Memoria Anual TPV 2024, p. 6.

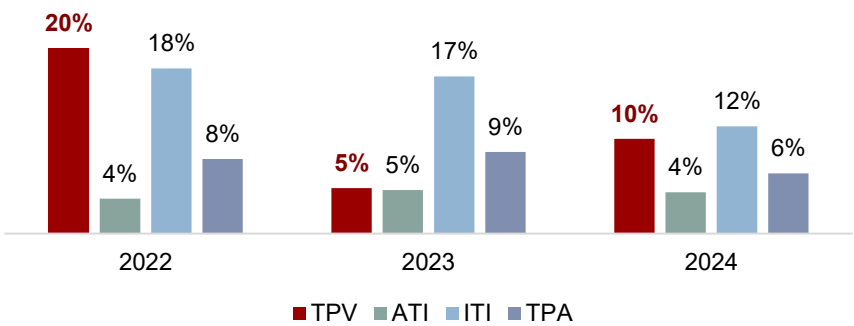
⁴² En promedio, entre 2022 y 2024, TPV y sus pares registraron costos de venta más gastos de administración y ventas (sin incluir depreciación ni amortización) equivalentes a USD \$13 por cada tonelada transferida.

⁴³ En promedio, entre 2022 y 2024, TPV registró ingresos por tonelada transferida de USD \$19, mientras que en las empresas comparables este valor alcanzó USD \$21.

⁴⁴ En efecto, conforme se extrae de los datos del Observatorio Logístico, actualizados a junio de 2025, mientras que entre 2022 y 2024 la carga transferida por TPV correspondió casi en su totalidad a carga fraccionada, ATI y TPA manejan principalmente carga a granel o en contenedores, en tanto que ITI se especializó en contenedores. Al respecto, véase Observatorio Logístico “Toneladas transferidas por puertos estatales mensualizado”, disponible en: <https://www.observatoriologistico.cl/datos/toneladas-transferidas-por-puertos-estatales-mensualizado> [última consulta: 3 de septiembre de 2025].

⁴⁵ Memorias Anuales 2023 y 2024.

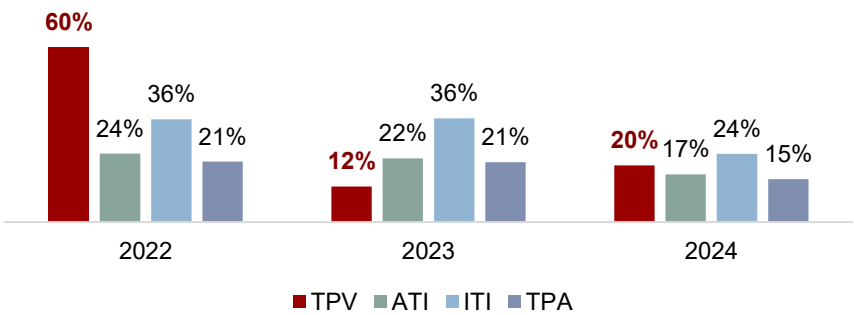
Figura N°3: Rentabilidad sobre activos



Fuente: Elaboración propia a partir de EE.FF. de las empresas⁴⁶.

38. De acuerdo con la Figura N°4, en 2022 el ROE de TPV alcanzó un nivel inusualmente alto (60% frente al 27% promedio de sus pares). Este desempeño se explica principalmente por la ausencia de inversión inicial en infraestructura y por el contraste con concesionarias comparables que ya acumulaban más de dos décadas de operaciones y patrimonios consolidados. En 2023, el indicador descendió a 12%, reflejando un retorno al capital propio inferior al del mercado, que se recuperó en 2024 hasta 20%, nuevamente por encima del promedio, aunque lejos del valor excepcional registrado en 2022. En síntesis, el ROE evidencia que, si bien ha mostrado una evolución fluctuante en el tiempo, TPV ha generado retornos atractivos para sus inversionistas.

Figura 4. Rentabilidad sobre patrimonios



Fuente: Elaboración propia a partir de EE.FF. de las empresas⁴⁷.

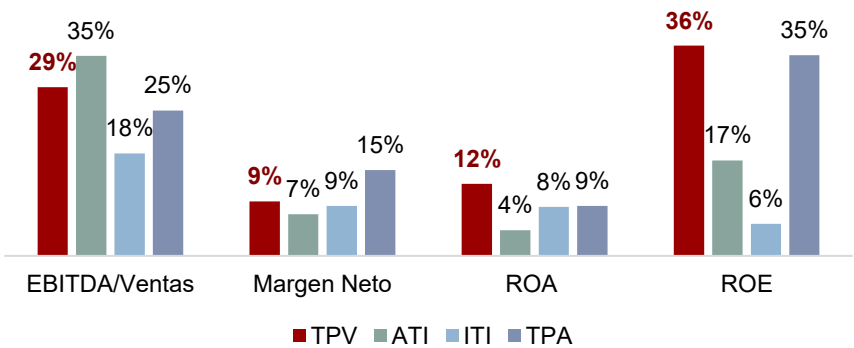
⁴⁶ Memorias Anuales de TPV y TPV 2023 y 2024; Memoria Anual ATI 2022, disponible en: <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=99511240&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=&vig=VI&control=svs&pestania=49>; Memoria Anual ITI 2022, disponible en: <https://www.iti.cl/memoria-anual-2/>; y Memoria Anual TPA 2022, [últimas consultas: 3 de septiembre de 2025] (en adelante, “Memorias Anuales 2022”).

⁴⁷ Memorias Anuales 2022, 2023 y 2024.

39. La **Figura 5** muestra los resultados de los primeros dos años de operación de TPV comparados con los dos primeros años de concesión de las demás empresas. Se observa que:

- i. TPV registró un margen EBITDA promedio de 29%, superando el 26% alcanzado en promedio por los puertos de referencia en igual etapa, lo que refleja una eficiencia operativa inicial superior a la que históricamente presentaron otros concesionarios al comenzar.
- ii. El margen neto de TPV promedió 9%, ligeramente inferior al 10% de sus pares, lo que muestra que, aunque la operación fue rentable desde el inicio, su rentabilidad neta inicial estuvo algo por debajo del promedio de empresas comparables.
- iii. En cuanto a la rentabilidad sobre activos (ROA), TPV registró un promedio de 12% en sus dos primeros años de operación, superior al 7% observado en otros terminales portuarios en su etapa inicial. Esta diferencia se encuentra influida por una menor base de inversión reconocida como activos.
- iv. Finalmente, la rentabilidad sobre patrimonio (ROE) de TPV promedió 36%, frente a un 19% en otros terminales portuarios. Este resultado responde principalmente a una estructura patrimonial más reducida, derivada de la ausencia de una inversión inicial significativa.

Figura 5. Comparación resultados de los primeros dos años de concesión⁴⁸



Fuente: Elaboración propia a partir de EE.FF. de las empresas⁴⁹.

⁴⁸ Debido a que la información de los Estados Financieros de ATI para su primer año de concesión (2003) se encuentran incompletos, los indicadores fueron calculados solo para su segundo año de operación (2004).

⁴⁹ Memoria Anual TPV 2023; Memoria Anual TPV 2024; Memoria Anual ATI 2005, disponible en: <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=99511240&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=&vig=VI&control=svs&pestanía=49>; Información Financiera ITI 2001 – Balance Consolidado – Norma Chilena, disponible en: <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=O&rut=96915330&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=AAAwY2ACTAAAwYbAAN&vig=VI&control=svs&pestanía=3>; y Memoria Anual TPA 2005, disponible en: <https://portal.tpa.cl/memorias-y-estados-financieros/> [últimas consultas: 3 de septiembre de 2025].

40. En síntesis, del análisis realizado se desprende que la operación de TPV ha sido rentable desde el inicio de la concesión, con indicadores positivos en todos los ámbitos analizados. Sus dos primeros años muestran un desempeño inicial sólido, con márgenes operativos superiores, un ROA mayor y un ROE inicial que prácticamente duplicó el promedio de los puertos de referencia en su etapa de arranque, lo que evidencia que la concesión comenzó bajo condiciones de mercado muy favorables, especialmente por la ausencia de inversión inicial en infraestructura, y generó retornos atractivos de forma inmediata.

41. En sus tres años de operación, TPV se ha mantenido competitiva en rentabilidad sobre activos y patrimonio con respecto a sus pares, aunque sus márgenes operativos y netos han sido sistemáticamente inferiores al promedio del sector, con caídas relevantes en 2023.

42. Respecto de las proyecciones de carga movilizada, EPV ha indicado que se han registrado resultados superiores a los estimados al diseñar la licitación del año 2021. Además, tanto EPV como TPV proyectan que entre 2026 y 2029 los volúmenes de carga aumentarán respecto a los niveles observados en el período 2022-2024. En efecto, TPV transfirió en promedio 1.280.821 toneladas anuales durante sus tres primeros años de operación⁵⁰ y EPV estima que entre 2026 y 2029 el promedio anual aumentará⁵¹, mientras que TPV proyecta un crecimiento aún mayor que el de EPV⁵².

43. Sobre esta base, la rentabilidad del terminal se mantendría previsiblemente positiva. Es más, la propia EPV ha señalado que, bajo este supuesto y manteniendo las tarifas máximas actuales, la prórroga del contrato permitiría conservar rentabilidades positivas para el concesionario⁵³.

44. Desde la perspectiva de competencia, el hecho de que TPV registre rentabilidades positivas -que previsiblemente se mantendrían en los próximos años de continuar la operación- y, en varios casos, superiores a las de puertos de referencia, sumado a que en sus primeros años superó con claridad el desempeño histórico de otras concesionarias, sugiere que la operación presenta condiciones de mercado que incentivarían la participación de nuevos interesados en una licitación de transición.

⁵⁰ Memoria Anual TPV 2023 y Memoria Anual TPV 2024.

⁵¹ Véase **Nota Confidencial 1**.

⁵² Respuesta de TPV a Oficio Ord. N° 1515, recibida con fecha 21 de agosto de 2025.

⁵³ Respuesta de EPV a Oficio Ord. N° 1513, recibida con fecha 20 de agosto de 2025.

45. En efecto, la experiencia de las dos últimas licitaciones del Terminal N° 2 confirma este diagnóstico: en un escenario de rentabilidad positiva y condiciones de acceso estables, la participación de oferentes se ha encontrado razonablemente asegurada. En la última licitación, adjudicada al actual concesionario, se presentaron seis propuestas, lo que constituye una señal clara de que la infraestructura mantiene un atractivo competitivo suficiente para convocar a múltiples actores del sector.

46. Esto respalda la conveniencia de abrir un proceso de licitación, en que al menos participaría TPV, el cual permita contrastar ofertas y adjudicar la concesión a quien presente las mejores condiciones técnicas y económicas -inclusive mejor que las condiciones actuales⁵⁴- en lugar de optar directamente por la extensión del contrato vigente. Más aún, en un mercado como este, donde la competencia *ex post* es limitada, la decisión de volver a licitar resulta preferible a la simple extensión del contrato, ya que constituye el único mecanismo de asignación que simula un proceso competitivo.

III.3. Posibles eficiencias derivadas de la extensión del contrato

47. Tal como fue señalado *supra*, en la Solicitud EPV expone que la prórroga del actual contrato representa una solución más eficiente que la licitación transitoria, que es objeto de consulta en la causa Rol NC N°547-25. En particular, en opinión de EPV, la prórroga: (i) evitaría los costos administrativos y legales de una nueva licitación; (ii) eliminaría los gastos y riesgos derivados de la curva de aprendizaje de un nuevo operador; (iii) reduciría el riesgo de accidentabilidad inicial; (iv) preservaría las relaciones laborales ya establecidas con los trabajadores portuarios; (v) mantendría el uso de los equipos y activos ya disponibles, sin necesidad de traspasos; y (vi) conservaría las tarifas actuales. De acuerdo con EPV, todo ello implicaría menores costos y mayor continuidad operativa respecto de una licitación transitoria.

48. En relación con dichas eficiencias, esta Fiscalía es de la opinión de que únicamente resultaría efectiva aquella vinculada al ahorro de los costos de un nuevo proceso licitatorio, en la medida en que la extensión del contrato evitaría su convocatoria, sin perjuicio de que los costos en que incurra EPV en el diseño e implementación de la licitación son reembolsados por los interesados (que deben pagar para adquirir las Bases de Licitación) y el adjudicatario (en el denominado “Pago Estipulado”).

⁵⁴ Atendiendo a que, en su Solicitud, EPV establece que la posibilidad de extender la concesión permitiría mantener el índice tarifario actual de TPV por un plazo adicional. Al respecto, véase Solicitud, p. 8, párrafo 26.

49. En cuanto a las eficiencias mencionadas relativas al ahorro de costos y riesgos de transición, así como a la mantención de las tarifas actuales, cabe señalar que la propia EPV ha estimado que tales ahorros no alcanzarían una magnitud suficiente como para desincentivar la propuesta de un modelo de licitación diseñado para favorecer la adjudicación a un entrante⁵⁵.

50. En efecto, en su Solicitud de Licitación, EPV propone un modelo denominado “de dos cajas” para la licitación de la operación del Terminal N°2 entre los años 2027 y 2029⁵⁶, en el cual TPV y sus empresas relacionadas serían expresamente considerados como incumbentes⁵⁷. Un esquema de este tipo separa a los oferentes en dos grupos —nuevos entrantes e incumbentes— y confiere a los primeros la posibilidad de igualar la mejor oferta económica de un incumbente, obteniendo en tal caso la concesión⁵⁸. En la práctica, este mecanismo implica un trato preferente a los nuevos entrantes, en cuanto les otorga una segunda oportunidad de adjudicarse la concesión aun cuando no hayan presentado la mejor oferta en términos absolutos. Al proponer dicho diseño, EPV reconoce que los costos y riesgos de transición asociados a la entrada de un nuevo concesionario no eran de tal entidad como para desincentivar la participación en un proceso licitatorio y eventual adjudicación de operadores entrantes.

51. Adicionalmente, EPV ha sostenido que la continuidad operativa ante un eventual cambio de concesionario, si bien tiene costos asociados, se encuentra resguardada en los contratos vigentes, que contemplan la obligación del concesionario saliente de poner a disposición del entrante los bienes y equipamientos necesarios para la operación. A ello se suma el diálogo permanente de EPV con los trabajadores especializados, con el fin de asegurar su permanencia en el terminal⁵⁹. Y esto ha sido verificado en la entrada del concesionario actual en 2022, cuya experiencia resultó ser exitosa de acuerdo con EPV, pues aseguró la continuidad operativa del terminal desde el primer día. Ello fue posible gracias a una planificación adecuada y al traspaso inmediato de los contratos con proveedores y clientes al nuevo operador⁶⁰. No se observan antecedentes que indiquen que esto no sea posible en caso de realizarse una nueva licitación de transición.

⁵⁵ Solicitud de Licitación, p.39.

⁵⁶ Solicitud de Licitación, p. 38.

⁵⁷ Al respecto, véase Solicitud de Licitación, p. 38, pie de página 74. Dicha consideración fue confirmada por EPV en toma de declaración de fecha 18 de junio de 2025. Véase **Nota Confidencial 2**.

⁵⁸ Aporte de Antecedentes, párrafo 50, p. 21.

⁵⁹ Véase **Nota Confidencial 3**.

⁶⁰ Véase **Nota Confidencial 4**.

52. Específicamente, en cuanto a las eficiencias (ii) y (iii) señaladas por EPV -relativas a que la continuidad del operador actual eliminaría los costos y riesgos asociados a la curva de aprendizaje de un nuevo operador, reduciendo la accidentabilidad inicial-, esta Fiscalía hace presente que no han sido debidamente cuantificadas y acreditadas y, en cualquier caso, no serían de una magnitud suficiente como para justificar la inviabilidad de un proceso licitatorio.

53. En primer lugar, EPV no ha presentado evidencia que permitiera determinar el ahorro de costos que supondría su propuesta de extender la actual concesión, respecto de una nueva licitación. En segundo lugar, EPV tampoco ha dado cuenta de que tales problemas se hayan presentado, en la práctica, con el inicio de operaciones de TPV. En tercer lugar, tal como lo reconoció la propia EPV, los potenciales postulantes a este tipo de licitaciones deberán contar con experiencia acreditada en el rubro, por lo que disponen del conocimiento necesario para operar en terminales de esta naturaleza⁶¹. Y, en cuarto lugar, un diseño adecuado de las bases de licitación permitiría mitigar dicho riesgo, incorporando requisitos de experiencia previa suficientes como para dar garantías de la correcta operación del terminal portuario⁶².

54. Con respecto a la cuarta eficiencia señalada por EPV, consistente en que la extensión del contrato permitiría preservar las relaciones laborales ya establecidas con los trabajadores, la propia empresa portuaria ha señalado que, en caso de producirse un cambio de operador, ella entablaría instancias de diálogo con los trabajadores especializados a fin de que permanezcan en sus funciones, asegurando así la transferencia de un porcentaje significativo de experiencia para el inicio de las operaciones⁶³. Asimismo, reconoció que un nuevo concesionario también contaría con experiencia en la relación con este tipo de trabajadores, lo que contribuiría a facilitar la continuidad operativa.

55. Del mismo modo, respecto de la mantención de los equipos y activos ya disponibles, EPV ha señalado que los contratos vigentes contemplan la obligación del concesionario saliente de poner a disposición del entrante los bienes y equipamientos necesarios para la operación, asegurando su adecuado traspaso desde el primer día de funcionamiento. Asimismo, la empresa portuaria indicó que, en caso de convocarse una licitación, dicha información sería oportunamente puesta a disposición de los interesados⁶⁴. Además, el

⁶¹ Véase **Nota Confidencial 4**.

⁶² Sección 2.6 “De la Experiencia y Estructura Patrimonial del Oferente” de las Bases de Licitación Frente de Atraque N°2 de Puerto de Valparaíso – mayo 2025, p. 18, acompañadas junto con la Solicitud de Licitación.

⁶³ Véase **Nota Confidencial 3**.

⁶⁴ Ibid.

proceso de transición exitoso al concesionario actual⁶⁵ confirma que dicho traspaso sería igualmente eficaz. Por otra parte, el hecho de que TPV haya financiado dicho costo inicial al final de su periodo de concesión, podría ser una oportunidad para ofrecer tarifas más convenientes en la licitación de transición.

56. Finalmente, respecto de la última eficiencia alegada —según la cual la extensión del contrato permitiría mantener las tarifas máximas vigentes—, cabe señalar que dicho resultado también podría alcanzarse mediante un adecuado diseño de las bases de licitación, estableciendo EPV un valor reservado del Índice tarifario Máximo (en adelante, “**Imax**”⁶⁶) tal que no se superen las tarifas máximas vigentes.

IV. CONCLUSIONES

57. En primer lugar, las condiciones de mercado permiten afirmar que la operación del Terminal N°2 enfrenta un bajo nivel de presión competitiva y de riesgo comercial. Ello se explica porque este terminal concentra más del 80% de la carga fraccionada de la región, en un segmento donde los competidores enfrentan mayores tiempos de espera y tarifas máximas más elevadas para la atención de este tipo de carga. Además, la demanda se encuentra altamente atomizada, lo que reduce la dependencia de grandes clientes y asegura flujos relativamente estables, especialmente en períodos de congestión regional o desvíos derivados de marejadas. A lo anterior se suma que el contrato vigente no exige nuevas inversiones de envergadura, lo que estabiliza la estructura de costos y refuerza el poder de mercado de TPV.

58. En segundo lugar, la rentabilidad efectiva de la concesión vigente ha sido positiva y suficiente para sostener la operación del terminal bajo las condiciones actuales, sin requerir modificaciones contractuales sustantivas. Este desempeño constituye una señal clara de que un proceso licitatorio abierto, en igualdad de condiciones, generaría interés en la participación de competidores, asegurando la competencia *por la cancha* en beneficio de los usuarios y resguardando la continuidad del servicio.

59. Por otra parte, las eficiencias alegadas por EPV para la extensión del plazo de la concesión actual, no superan las que ofrece un proceso competitivo de licitación. Si bien la continuidad contractual podría evitar ciertos costos de transición, estos beneficios resultan

⁶⁵ Véase **Nota Confidencial 4**.

⁶⁶ Conforme las Bases de Licitación adjuntas a la Solicitud de Licitación, EPV señala que el Imax “corresponde al Índice máximo expresado en US\$/ton que determinará el directorio de EPV en forma previa a la apertura de las Ofertas Económicas y que se mantendrá en custodia del ministro de fe respectivo hasta dicha apertura”, p. 9.

marginales frente a las ganancias de eficiencia dinámica y al disciplinamiento competitivo que conlleva la licitación. La experiencia de las dos últimas licitaciones del Terminal N° 2 demuestra que, en un escenario de rentabilidad positiva y condiciones de acceso estables, la participación de interesados se encuentra razonablemente asegurada, con seis ofertas recibidas.

60. En este sentido, las actuales características del mercado y el acuerdo entre EPV y el actual concesionario de efectuar la Solicitud ya aseguran la existencia de al menos un operador —sea el mismo TPV o sus relacionadas— dispuesto a participar bajo los parámetros contractuales vigentes. Por ello, resulta esencial que un proceso de licitación preserve dichas condiciones, evitando modificaciones que puedan constituir barreras artificiales de entrada o disminuir los incentivos de participación.

61. Por otra parte, para garantizar que no se afectará a los usuarios del Terminal N° 2, basta con que el H. Tribunal establezca en su informe que, en el escenario de una nueva licitación, el I_{max} definido por EPV no podrá exceder el valor obtenido con las tarifas máximas de TPV actualmente vigentes. De esta manera, se garantiza que el proceso licitatorio preserve las condiciones contractuales existentes, evitando que se introduzcan cambios que puedan perjudicar a los usuarios o generar incentivos indebidos para el concesionario incumbente. Esta restricción constituye una salvaguarda esencial del interés público en el marco de un proceso competitivo.

62. Finalmente, para articular los objetivos declarados por EPV en sus solicitudes sobre el periodo de transición del Terminal N° 2 hasta el año 2030, se propone establecer que se autorice la extensión del plazo de la concesión vigente sólo en el escenario excepcional en que el proceso de licitación no reciba oferentes, con un I_{max} que no sea mayor al actual. Esta alternativa tendría un carácter estrictamente transitorio y debería concebirse como un mecanismo de resguardo para asegurar la continuidad operativa del Terminal N°2, sin alterar las condiciones contractuales actuales ni otorgar ventajas adicionales al concesionario. En consecuencia, la prórroga no constituye una opción equivalente ni preferible a la licitación, sino una medida residual destinada a enfrentar una eventual falta absoluta de oferentes, manteniendo en todo momento la prioridad de un proceso competitivo como el instrumento idóneo para resguardar la libre competencia y el interés público.

Sírvase H. Tribunal: 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.

SEGUNDO 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:

1. Archivo PDF denominado “61”, correspondiente a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 20 de agosto de 2025.
2. Archivo Excel denominado “Planilla Respuesta ORD 1513-25”, correspondiente al anexo a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 20 de agosto de 2025.
3. Archivo PDF denominado “TPV 116 FNE Responde Of Ord 1515 del 08 de agosto de 2025”, correspondiente a carta de Terminal Portuario Valparaíso, de fecha 21 de agosto de 2025.
4. Archivo Excel denominado “Memoria de cálculo Rol N°2817-25”, correspondiente a base de datos elaborada por esta Fiscalía Nacional Económica.
5. Archivo PDF denominado “Anexo Confidencial informe Rol N°2817-25”.

En relación con dichas piezas, solicito al H. Tribunal mantener la confidencialidad decretada mediante Resolución Ex. FNE N°140, de fecha 3 de septiembre de 2025, la que se acompaña como documento público en el cuarto otrosí de esta presentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 letra a) 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.

TERCER OTROSÍ: 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 segundo otrosí:

1. Archivo PDF denominado “61_VP”, correspondiente a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 20 de agosto de 2025.
2. Archivo Excel denominado “Planilla Respuesta ORD 1513-25_VP”, correspondiente al anexo a carta de Empresa Portuaria Valparaíso, de fecha 20 de agosto de 2025.
3. Archivo PDF denominado “TPV 116 FNE Responde Of Ord 1515 del 08 de agosto de 2025_VP”, correspondiente a carta de Terminal Portuario Valparaíso, de fecha 21 de agosto de 2025.
4. Archivo Excel denominado “Memoria de cálculo Rol N°2817-25_VP”, correspondiente a base de datos elaborada por esta Fiscalía Nacional Económica.
5. Archivo PDF denominado “Anexo Confidencial informe Rol N°2817-25_VP”.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

CUARTO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos de carácter público, que constan en la Investigación Rol FNE N°2817-25:

1. Archivo PDF denominado “Resolución Confidencialidad N°140-25”. Correspondiente a Resolución N°140, de 3 de septiembre de 2025, que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2817-25.
2. Archivo Excel denominado “Anexo documentos confidenciales Rol N°2817-25”, anexo de Resolución N°140 de 3 de septiembre de 2025 que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2817-25.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

QUINTO 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.

SEXTO OTROSÍ: Que, atendido a que la presente causa y aquella tramitada bajo el Rol NC N°547-25 se sustentan en antecedentes relevantes similares, comparten un marco fáctico común y presentan una clara interdependencia respecto de lo que se resuelva en una y otra, resulta procedente su conocimiento conjunto. En efecto, ambas causas se relacionan con la situación competitiva vinculada a la futura explotación del Terminal N°2 del puerto de Valparaíso, por el mismo plazo, dicen relación con una misma industria y contemplan el ejercicio de la facultad prevista en el artículo 18 N° 7 del DL 211 en relación con los artículos 14 y 23 de la Ley de Puertos.

Que, además, vencido el plazo para aportar antecedentes en la presente causa, tanto esta como la Rol NC N°547-25 se encontrarán en la misma etapa procesal, esto es, en estado de citar a la audiencia pública, circunstancia que elimina eventuales obstáculos de oportunidad y permite avanzar de manera armónica en su tramitación conjunta.

La acumulación de autos y la vista conjunta de las referidas causas permitirá evitar pronunciamientos eventualmente contradictorios, resguardar la coherencia de las

decisiones del H. Tribunal y otorgar mayor certeza jurídica a los agentes económicos, además de responder a consideraciones de economía procesal y eficiencia jurisdiccional.

En mérito de lo expuesto, y siguiendo lo resuelto previamente por el H. Tribunal en situaciones análogas⁶⁷, solicito respetuosamente que se decrete la acumulación de autos y la vista conjunta y simultánea de las causas Rol NC N° 547-25 y Rol NC N° 549-25.

Sírvase H. Tribunal: Acceder a lo solicitado.

SÉPTIMO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica consta en el Decreto Supremo N° 45, de 2023, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, mediante el cual se me nombra en el cargo de Fiscal Nacional Económico, y que acompaño en este acto.

Asimismo, solicito se tenga presente que, en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio en estos autos. Sin perjuicio de lo anterior, por este acto confiero poder a los abogados Alejandro Domic Seguich y Anita Reyes Mella, ambos de mi mismo domicilio, quienes podrán actuar indistintamente de manera separada o conjunta con el suscrito, y que firman en señal de aceptación.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlo presente.

OCTAVO OTROSÍ: En cumplimiento de lo ordenado mediante resolución de folio 11, solicito tener presente las siguientes direcciones de correo electrónico de funcionarios de la FNE, para efectos de la imposición del estado de la causa cuando el H. Tribunal lo estime necesario: adomic@fne.gob.cl y areyes@fne.gob.cl.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlo presente.

⁶⁷ Resolución del H. Tribunal, de fecha 7 de agosto de 2025, que rola a folio 464 de causa Rol NC N°527-23, que dispuso la acumulación con la causa Rol NC N°544-25.