

ANT.: Investigación reservada Rol
N°2612-20 FNE.
MAT.: Informe de Archivo.

Santiago, 21 de abril de 2026

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE DIVISIÓN ANTI-CARTELES

Por medio del presente, informo al señor Fiscal acerca de la Investigación del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 13 de marzo de 2020, la Fiscalía Nacional Económica (“**FNE**” o “**Fiscalía**”) instruyó la Investigación Reservada Rol N°2612-20 FNE (“**Investigación**”), ordenando indagar eventuales conductas anticompetitivas, de aquellas señaladas en el artículo 3° letra a) 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 (“**DL 211**”), que habrían afectado los procesos de licitaciones públicas ID N°633-42-LR17 e ID N°633-43-LR17 para la prestación de servicios de helicópteros para el transporte de personal y extinción de incendios forestales (conjuntamente, las “**Licitaciones 2017**”), convocadas por la Corporación Nacional Forestal (“**CONAF**”)¹.

2. La Investigación constituye una arista de la investigación reservada Rol N°2465-17 FNE que llevó a cabo esta Fiscalía en la industria de servicios de transporte aéreo destinados a la prevención y combate de incendios mediante aeronaves de ala rotativa en el territorio nacional (en adelante, “**Investigación de Origen**”). Los acuerdos entre competidores indagados en la Investigación de Origen culminaron con la presentación de dos requerimientos ante el H. Tribunal de Defensa de Libre Competencia (“**H. TDLC**”)², los que fueron resueltos mediante las sentencias N°185-2023 y N°187-2023 y, posteriormente, por la Excm. Corte Suprema³.

¹ Con fecha 23 de mayo de 2025 fue publicada la Ley N°21.744 que crea el Servicio Nacional Forestal (“**SERNAFOR**”) y Modifica la Ley General de Urbanismo y Construcciones, según la cual, SERNAFOR será el continuador y sucesor legal de la Corporación Nacional Forestal. En cuanto al funcionamiento de SERNAFOR, el artículo segundo transitorio de la Ley N°21.744 faculta al Presidente de la República para que, dentro del plazo de un año, establezca mediante decreto, entre otros aspectos, la fecha en que el servicio entrará en funcionamiento.

² Estos requerimientos se tramitaron ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia bajo los roles C-393-2020 (caratulado “Requerimiento de la FNE contra Inaer Helicopter S.A. y otros”) y C-403-2020 (caratulado “Requerimiento de la FNE contra Calquín Helicopters SpA y otros”), y tuvieron como resultado las sentencias N°185-2023, de 14 de agosto de 2023 y N°187-2023, de 16 de noviembre de 2023, respectivamente.

³ Ambas sentencias dictadas por el H. TDLC fueron objeto de recursos de reclamación para ante la Excm. Corte Suprema, quien puso término a la controversia mediante sentencias Rol N°217.744-2023 y Rol N°251.306-2023, ambas de 17 de febrero de 2025. En la primera de ellas, la Excm. Corte confirmó la sentencia del H. Tribunal que sanciona a Inaer Helicopters S.A. (“**Inaer**”) y su entonces gerente general Rodrigo Lizasoain

3. La arista correspondiente a las Licitaciones 2017, objeto de la Investigación, fue desacumulada de la Investigación de Origen con el fin de indagar detenidamente unas postulaciones inicialmente sospechosas de tres actores del mercado: Habock Aviation Chile SpA (en adelante “**Habock**”), Calquín Helicopters SpA (en adelante “**Calquín**”), y Discovery Air Innovations Chile Limitada (en adelante “**Discovery Air**”, conjuntamente las “**Empresas Investigadas**”).

4. En el marco de la licitación ID N°633-42-LR17, mediante la que CONAF pretendía contratar helicópteros pequeños o Tipo A, Calquín y Habock postularon de forma tal que no se traslaparon en la asignación de prioridades que cada uno estipuló a los lotes en que ofertó, circunstancias que serán explicadas más adelante; y, a su vez, Discovery Air postuló erróneamente, declarándose inadmisibles sus postulaciones a dicho proceso de licitación. De igual forma, para la licitación ID N°633-43-LR17 en la que CONAF buscaba contratar helicópteros medianos o Tipo B, sólo postularon Calquín y Discovery Air, absteniéndose Habock de participar.

5. En conformidad con lo establecido en el artículo 39 letra a) del DL 211, con fecha 16 de marzo de 2020, se comunicó de inicio de investigación a Habock y su gerente general Christian Dähling Völlke, a Calquín y su representante Rodrigo Lizasoain Videla, y a Discovery Air y su gerente general Álvaro Irigoyen González.

6. En la Investigación se analizó principalmente evidencia obtenida en el marco de la Investigación de Origen, en la cual la FNE hizo uso de las facultades conferidas en el artículo 39 letra n) del DL 211, en particular, las medidas de entrada, registro e incautación en las oficinas de dos de las Empresas Investigadas: Habock y Calquín. Así también, se llevaron a cabo otras diligencias investigativas, entre ellas, requerimientos de información a distintos actores del mercado y citación a prestar declaración a los principales ejecutivos de las Empresas Investigadas.

7. Adicionalmente, esta Fiscalía recopiló y analizó las ofertas presentadas por las Empresas Investigadas en licitaciones convocadas por CONAF entre los años 2017 y 2023, así como los contratos suscritos con ocasión de dichos procesos de licitación y otros antecedentes disponibles en fuentes públicas.

8. Analizados los antecedentes recabados durante la Investigación, esta División

Videla, y a Pegasus South América Servicios Integrales de Aviación SpA (“**Pegasus**”) y su entonces gerente general Ricardo Pacheco Campusano, por celebrar y ejecutar un acuerdo colusorio que se extendió desde 2006 hasta 2013, cuyo objeto anticompetitivo consistió en afectar procesos de licitación a través de distintos mecanismos de ejecución, en el mercado de la prestación de servicios aéreos, mediante aeronaves de ala rotativa, destinados a la prevención y combate de incendios forestales en el territorio nacional. En la segunda sentencia, la Excm. Corte revocó la sentencia pronunciada por el H. Tribunal, y, en consecuencia, acogió el requerimiento de la FNE, sancionando a Pegasus y su entonces gerente general Ricardo Pacheco Campusano, y a Calquín Helicopters SpA y su ejecutivo Rodrigo Lizasoain Videla, por celebrar y ejecutar un acuerdo que afectó el proceso licitatorio convocado por CONAF el año 2014 para la provisión de servicios de transporte aéreo, mediante aeronaves de ala rotativa, destinados a la prevención y combate de incendios forestales en el territorio nacional.

considera que no existen antecedentes que justifiquen la interposición de un requerimiento por infracción a lo establecido en el artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del DL 211, por lo que recomendamos al señor Fiscal archivar la Investigación, en virtud de las consideraciones que a continuación se indican.

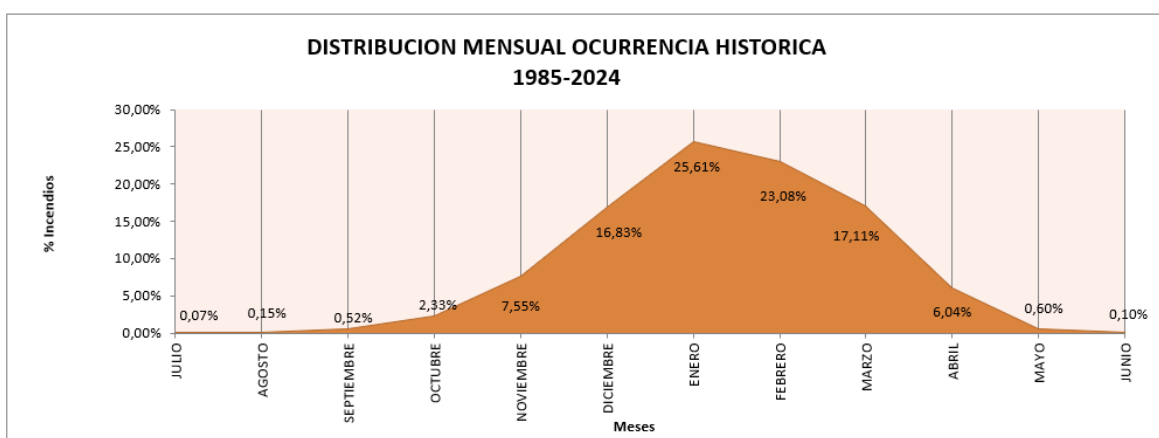
II. MERCADO AFECTADO

A. Sobre la CONAF y la contratación pública del servicio de transporte de personal y extinción de incendios forestales mediante aeronaves de ala rotativa

9. La CONAF define los incendios forestales como *“un fuego que, cualquiera sea su origen y con peligro o daño a las personas, la propiedad o el ambiente, se propaga sin control en terrenos rurales, a través de vegetación leñosa, arbustiva o herbácea, viva o muerta”*⁴. Los incendios forestales afectan a parte importante del territorio nacional, causando pérdidas en términos de vidas humanas, materiales y afectación al medio ambiente.

10. Entre los años 1985 y 2024 hubo 233 mil incendios forestales en el territorio nacional, que dañaron más de 3 millones de hectáreas⁵. Un 96% de los siniestros de dicho periodo se produjo entre los meses de noviembre y abril. En efecto, se trata de fenómenos eminentemente estacionales que se conocen en la industria como “temporadas” de incendios forestales⁶.

Gráfico N°1: Distribución mensual ocurrencia histórica 1985-2024



Fuente: Elaborado por CONAF⁷.

⁴ Definición entregada por CONAF. Disponible en <https://www.conaf.cl/incendios/> [última visita: 21 de abril de 2026].

⁵ Cifras recopiladas y publicadas por CONAF en documento “Ocurrencia y Daño histórico Nacional, 1985-2024”. Disponible en: <https://www.conaf.cl/centro-documental/ocurrencia-y-dano-historico-nacional-1985-2023/> [última visita: 21 de abril de 2026].

⁶ Para el manejo de sus estadísticas, CONAF define las temporadas desde el 1 de julio hasta el 31 de junio del año siguiente. Por su parte, los contratos de extinción de incendios forestales establecen temporadas de alrededor de 120 días que abarcan principalmente los meses de noviembre, diciembre, enero y febrero, pudiendo ser modificados de acuerdo con las necesidades del cliente. Al respecto ver: https://lookerstudio.google.com/reporting/67f0cad1-336d-4992-ad69-cf821cad41c/page/p_d0jl6wupdd [última visita: 21 de abril de 2026].

⁷ Disponible en: <https://www.conaf.cl/centro-documental/ocurrencia-nacional-de-incendios-forestales-segun-mes-1985-2023/> [última visita: 21 de abril de 2026].

11. En términos generales, en la extinción de estos incendios participan conjuntamente equipos de combate aéreo y brigadas terrestres. Los equipos de combate aéreo utilizan aeronaves de ala fija (aviones cisterna) y ala rotativa (helicópteros), cumpliendo cada una de ellas funciones complementarias, conformando distintos mercados⁸. Así, mientras los aviones cisterna son empleados para transportar y arrojar grandes descargas iniciales de líquidos y/o espumas químicas con el objetivo de retrasar la propagación del fuego, los helicópteros realizan predominantemente labores de apoyo con una acción más focalizada en el terreno, tales como realizar descargas de menor cantidad de agua que los aviones, trasladar material y transportar a los equipos de brigadistas necesarios para la emergencia⁹. Por esta razón, los principales demandantes de estos servicios contemplan tanto aviones como helicópteros dentro de los recursos contratados para cada año.

12. Para efectos de la contratación del servicio de extinción de incendios con helicópteros, es usual en la industria que estas aeronaves sean clasificadas según su capacidad, en tres tipos:

- a) Livianos o pequeños (“Tipo A”): con capacidad para menos de siete pasajeros. Entre ellos se encuentran los helicópteros Augusta Westland 119 Koala; Eurocopter Aerospatiale 350, modelos B2 y B3; y Bell Helicopters, modelos 206 y 407 Trextron;
- b) Medianos (“Tipo B”): con una capacidad entre diez y catorce pasajeros. Entre ellos, se encuentran aeronaves como los helicópteros Bell Helicopters, modelos 205 A1 y Uh 1 Huey; y Sokol PZL W3; y
- c) Grandes o pesados (“Tipo C”): usualmente con capacidad mayor a quince pasajeros, entre los que destacan los helicópteros Kamov KA-32; Boeing CH-47 Chinook; y Eurocopter Aerospatiale 332.

13. Los demandantes de estos servicios son “*personas naturales y jurídicas, tanto públicas como privadas, que enfrentan el riesgo de ser afectadas por incendios forestales*”¹⁰. En el sector público, la demanda del servicio se presenta planificadamente siendo el principal contratante CONAF, a través de licitaciones desarrolladas mediante la plataforma web “Mercado Público”. Así también, a la fecha en la que ocurrieron los hechos objeto de la presente indagatoria, frente a situaciones de emergencia que excedían los recursos de CONAF, la entonces Oficina Nacional de Emergencia (“**ONEMI**”)¹¹ contrataba recursos aéreos adicionales para apoyar las labores de CONAF.

14. Por otra parte, en el sector privado, la demanda se concentra en las principales empresas forestales distribuidas a lo largo del territorio nacional, quienes utilizan distintos

⁸ Sentencia N°185 de 2023 del H. TDLC, considerando tricentésimo quinto.

⁹ Así se constató en sentencia N°185 de 2023 del H. TDLC, considerando undécimo. Adicionalmente, véase: <https://www.bcn.cl/observatorio/asiapacifico/noticias/uso-helicopteros-incendios-forestales-australia> [última visita: 21 de abril de 2026].

¹⁰ Sentencia N°67 de 2008 del H. TDLC, considerando vigésimo primero.

¹¹ Actualmente corresponde al Servicio Nacional de Prevención y Respuesta ante Desastres (“**SENAPRED**”), que reemplazó a la ONEMI a contar de enero de 2023.

mecanismos de contratación, tales como licitaciones, rondas de cotizaciones o procesos de negociación, y contrataciones directas¹².

15. CONAF es una corporación de derecho privado, dependiente del Ministerio de Agricultura, cuya principal función es administrar la política forestal de Chile y fomentar el desarrollo de este sector.

16. Una de las principales responsabilidades de CONAF es prevenir y combatir incendios forestales, para lo cual elabora planes de protección que buscan reducir el riesgo de desastres frente a la ocurrencia de este tipo de incendios. En dichos programas, CONAF planifica, define y organiza los recursos necesarios para hacer frente a eventuales incendios en una o más temporadas, y determina cuántas aeronaves de cada tipo requerirá en cada base de operaciones a lo largo del país.

17. Para abastecerse de estos servicios, normalmente entre junio y octubre de cada año, CONAF convoca procesos de licitaciones públicas para contratar la prestación de servicios de combate y extinción de incendios, requiriendo distintos tipos de helicópteros para proveer el servicio, usualmente, por tres temporadas. Cada una de estas temporadas comienza en noviembre de un año y termina en abril del año siguiente.

18. Por regla general, en estas licitaciones los participantes deben ofrecer un precio por el servicio que prestará cada una de las aeronaves que pretende adjudicar. El precio se divide en un componente fijo y uno variable. El componente fijo -pagado a todo evento- incluye: (i) días garantizados (*standby*), en los cuales la aeronave está en tierra con disponibilidad de uso para extinción de incendios por el organismo demandante, y (ii) horas de vuelo de servicio garantizadas. El componente variable lo conforman los días y horas extra de servicios que pudiera requerir el demandante, adicionales a aquellos días y horas garantizados por el componente fijo del contrato. Las empresas participantes deben ofertar un precio por cada uno de los cuatro componentes por separado.

19. La oferta de servicios de extinción de incendios forestales mediante aeronaves de ala rotativa está compuesta por una serie de empresas nacionales e internacionales que se han constituido en Chile y cuentan con Certificado de Operador Aéreo (“**Certificado AOC**”) provisto por la Dirección General de Aeronáutica Civil (“**DGAC**”)¹³. Para tener un orden de magnitud, entre 2009 y 2015, 18 empresas presentaron ofertas a procesos convocados por CONAF, celebrando contratos con 9 de ellas. En los procesos convocados entre 2017 y 2023 CONAF recibió ofertas de 37 empresas diferentes, adjudicando contratos con 18 de ellas.

¹² En el sector privado los principales demandantes de estos servicios a la fecha de los hechos investigados eran las empresas forestales ubicadas en el centro sur del territorio nacional, tales como Celulosa Arauco y Constitución S.A., Sociedad Forestal Mininco S.A. y Masisa S.A., según se constató en la sentencia N° 185 de 2023 del H. TDLC.

¹³ Para más detalles, véase <https://www.dgac.gob.cl/certificaciones/certificado-de-operador-aereo/> [última visita: 21 de abril de 2026].

20. En la industria es usual que las empresas que ofrecen este servicio aprovechen las ventajas que proporciona la estacionalidad de los incendios para operar, a través de sus matrices o relacionadas, en las temporadas del hemisferio norte y luego en el hemisferio sur, lo que se conoce como “doble estacionalidad”¹⁴. De acuerdo con antecedentes que constan en la Investigación, tal era el caso de las Empresas Investigadas¹⁵.

B. Sobre las Licitaciones 2017

21. En septiembre de 2017, CONAF convocó un proceso de contratación de helicópteros para transporte de personal y extinción de incendios forestales mediante aeronaves de ala rotativa durante tres temporadas de incendios, para el periodo 2017-2020¹⁶. En esa ocasión, por primera vez, CONAF decidió dividir el proceso de contratación en dos licitaciones: (B.1) la primera, para contratar helicópteros pequeños o Tipo A, bajo el código ID 633-42-LR17; (B.2) la segunda, para contratar helicópteros medianos o Tipo B, bajo el código ID 633-43-LR17¹⁷. En el siguiente apartado describiremos en detalle ambos procesos licitatorios.

B.1 Licitación ID 633-42-LR17 para la contratación de helicópteros pequeños o Tipo A

22. El 29 de septiembre de 2017, CONAF publicó en el portal de Mercado Público las bases de la licitación ID 633-42-LR17 con el objeto de contratar servicios de transporte de personal y extinción de incendios forestales, mediante helicópteros Tipo A, para las temporadas 2017-2018, 2018-2019 y 2019-2020, en distintas bases de operación situadas a lo largo del territorio nacional¹⁸.

23. Esta licitación contó con una serie de particularidades respecto al proceso de postulación y adjudicación¹⁹. Entre ellas, cabe destacar las siguientes:

- i. Configuración de “lotes”: En este proceso de licitación, los oferentes debían postular para adjudicarse uno o más “lotes”. Cada lote correspondía a un conjunto

¹⁴ En el hemisferio norte la temporada de incendios forestales tiene lugar entre los meses de junio y septiembre de cada año, mientras que en el hemisferio sur corresponde a los meses entre noviembre y abril.

¹⁵ Habock pertenece al grupo Eliance que cuenta con operaciones en Italia y España. Para mayores antecedentes véase: <https://www.eliance.es/contacto> [última visita: 21 de abril de 2026]. Por su parte, Calquín, forma parte del grupo Pegasus Aéreo Group, que cuenta con operaciones en el sur de Europa y en países del arco del Mediterráneo, véase: <https://www.pegasusaerogroup.com/pegasus-aviacion/> [última visita: 21 de abril de 2026]. Por último, Discovery Air prestaba servicios en Canadá a través de Great Slave Helicopters, según declaración prestada por su gerente general en la Investigación de Origen.

¹⁶ Estas temporadas corresponden a los periodos: 2017-2018, 2018-2019 y 2019-2020.

¹⁷ Meses después de la apertura de estos dos procesos licitatorios, CONAF convocó un tercer proceso para contratar aeronaves de tipo pesadas para trabajar en la extinción de incendios forestales durante las temporadas 2017 a 2020, bajo el código ID 633-58-LR17. Sin embargo, dicho proceso no forma parte de esta arista investigativa; de hecho, las Empresas Investigadas no participaron en él.

¹⁸ Ficha licitación ID 633-42-LR17. Disponible en: <https://www.mercadopublico.cl/Procurement/Modules/RFB/DetailsAcquisition.aspx?qs=7VSHKTIBIneqsoViQ66Llg==> [última visita: 21 de abril de 2026].

¹⁹ Bases técnicas de licitación ID 633-42-LR17.

de bases de operación (sub-lotes) dentro de una misma región²⁰. Este proceso de licitación contaba con nueve lotes, los que correspondían a las regiones de: Valparaíso (LP-1), Metropolitana (LP-2), O'Higgins (LP-3), Maule (LP-4), Biobío (LP-5), La Araucanía (LP-6), Los Lagos (LP-7), Aysén (LP-8) y Magallanes (LP-9). Cada uno de los lotes contaba con un número predefinido por CONAF de aeronaves, días y horas de operación "garantizada", es decir, días y horas de trabajo que CONAF pagaría a todo evento.

La Imagen N°1, que se exhibe a continuación, muestra la totalidad de los lotes que CONAF buscaba adjudicar, con sus respectivas bases de operación, junto con el número de días y horas de operación garantizada que CONAF demandaba para cada lote.

Imagen N°1: Listado de lotes, sub-lotes, días y horas de vuelo garantizadas para la licitación ID 633-42-LR17

Lote Postulación	Sub Lote	Región	Base de Operación	Garantizado por temporada	
				Días	Horas de vuelo
LP-1	1.1.	Valparaíso	Aeródromo Rodelillo	120	180
	1.2.	Valparaíso	Aeródromo Rodelillo	120	180
	1.3.	Valparaíso	Aeródromo Rodelillo	120	180
	1.4.	Valparaíso	Santo Domingo	120	150
LP-2	2.1	Metropolitana	San Pedro	100	120
	2.2.	Metropolitana	San Pedro	100	120
LP-3	3.1.	O'Higgins	Base Peumo	100	120
	3.2.	O'Higgins	Base Peumo	100	120
LP-4	4.1.	Maule	Base Talca	100	120
	4.2.	Maule	Longavi	100	120
LP-5	5.1.	Biobío	Base M.Bustos	100	120
	5.2.	Biobío	Base M.Bustos	100	120
LP-6	6.1.	Araucanía	Traiguén	100	120
	6.2.	Araucanía	Aeropuerto Araucanía	100	120
LP-7	7.1.	Los Lagos	Aeródromo Mocopulli	100	100
	7.2.	Los Lagos	Aeródromo La Paloma	100	100
LP-8	8.1.	Aysén	Aeródromo Tte. Vidal	90	50
LP-9	9.1.	Magallanes	PN. Torres del Paine	90	25

Fuente: Acta de evaluación de licitación ID N°633-42-LR17.

- ii. Importancia del lote "LP-1 Valparaíso": En el periodo que va entre las temporadas 2014-2015 y 2016-2017 Valparaíso fue la tercera región con mayor número de incendios forestales en el territorio nacional²¹⁻²². Debido a ello, para esta licitación, CONAF decidió contratar 4 aeronaves para el lote LP-1 Valparaíso, es decir, el doble de aquellas que contrataba para los otros lotes, con 120 días y 172,5 horas garantizadas, lo que hacía que la contratación de servicios para este lote fuera la más cuantiosa para CONAF y, por tanto, el lote más atractivo comercialmente

²⁰ El número de sub-lotes que integra un lote está dado por el número de bases de operación y aeronaves que CONAF busca contratar en cada lote. El lote LP-1 cuenta con 4 sub-lotes, los lotes LP-2 a LP-7 cuentan con dos sub-lotes cada uno, y los lotes LP-8 y LP-9 cuentan con un sub-lote cada uno.

²¹ Siendo las más afectadas Biobío, en primer lugar, y la región de La Araucanía, en segundo lugar. Para mayor detalle véase las estadísticas publicadas por CONAF: <https://lookerstudio.google.com/reporting/67f0cad1-336d-4992-ad69-cf821cad41c/page/LbnnD> [última visita: 21 de abril de 2026].

²² Entre los eventos destacables de la Región de Valparaíso en el periodo referido, puede mencionarse un siniestro originado el 12 de abril de 2014 en la ciudad de Valparaíso, el que significó la afectación de 2.900 viviendas dejando a más de 12.500 personas damnificadas. Véase <https://emergenciaydesastres.mineduc.cl/incendio-valparaiso/> [última visita: 21 de abril de 2026].

para los oferentes.

- iii. Clasificación en orden de prioridad: Cada oferente podía postular a uno o más lotes. Sin embargo, las bases de la licitación exigían a los postulantes clasificar en orden de prioridad las ofertas que presentaban a cada lote. De manera que, si una empresa resultaba hipotéticamente adjudicada por obtener el mejor puntaje en más de un lote con la misma aeronave, esa aeronave resultaba finalmente adjudicada en aquel lote que contaba con la mayor prioridad asignada por su oferente²³.
- iv. Limitación de adjudicación: En esta licitación cada oferente podía adjudicarse un máximo de tres lotes.
- v. Evaluación y certificado “SMS”: Las bases de licitación indicaban que la comisión evaluadora asignaría una puntuación a las ofertas en base a los siguientes criterios: (A) presentación de antecedentes administrativos exigidos (5%); (B) capacidades de la aeronave (35%); (C) nivel de Sistema de Seguridad Operacional (“**SMS**”)²⁴ (15%); y, (D) oferta económica (45%).

24. Tras el cierre del periodo de postulación, la comisión evaluó las ofertas presentadas para cada uno de los lotes, asignando la puntuación correspondiente donde el oferente con mayor puntaje asignado en cada lote sería el adjudicado. Sin embargo, la asignación de prioridades que realizaban los oferentes cumpliría un rol esencial, pues, en caso de que, por puntaje, una misma aeronave fuera hipotéticamente adjudicada en más de un lote, el criterio dirimente sería la preferencia que el postulante asignó a cada uno de los lotes en que ofertó dicha aeronave.

25. De acuerdo con la información disponible en el informe de la comisión evaluadora, 8 operadores aéreos presentaron ofertas. De ellas, cuatro fueron rechazadas: Discovery Air, Servicios Aéreos Heli SAV Limitada (“**Heli SAV**”), Helicópteros Agroforestal Limitada (“**Agroforestal**”) y Air Lama Helicopters SpA (“**Air Lama**”). En el caso de Discovery Air, empresa afectada por la Investigación, postuló a los nueve lotes licitados por CONAF; sin embargo, su oferta se declaró inadmisibles por no presentar debidamente el orden de priorización para la asignación de sus aeronaves, lo que será explicado con mayor detalle en el Apartado III²⁵.

²³ Tal como se observará en el Cuadro N°1, esta regla permitió que en lotes como LP-1 Valparaíso, LP-3 O'Higgins y LP-5 Biobío, la adjudicación de aeronaves se realizara a uno de los oferentes que no obtuvo el mejor puntaje.

²⁴ El SMS corresponde a un sistema de seguridad que las empresas que prestan servicios aeronáuticos deben implementar y certificar ante la DGAC. Dependiendo del grado de implementación del sistema, la DGAC certifica la etapa en que se encuentra el operador, siendo el nivel más bajo la etapa 1. Para mayor detalle véase: <https://www.dgac.gob.cl/aeropuertos/sistemaseguridadsms/> [última visita: 21 de abril de 2026].

²⁵ Heli SAV, por su parte, postuló a todos los lotes licitados, sin embargo, su oferta fue declarada inadmisibles por no presentar certificado de operador aéreo vigente ni certificado que acreditase que contara con un centro de mantenimiento autorizado o certificado para estos efectos, además, presentó oferta con 4 aeronaves distintas, sin indicar específicamente el lote o sub-lote al que postulaba cada aeronave. En el caso de Agroforestal, postuló al lote LP-7 Los Lagos, y su oferta fue declarada inadmisibles por presentar una aeronave

26. Por otra parte, fueron declaradas admisibles las ofertas de DAP Helicópteros S.A. (“DAP”), Medic Air SpA (“Medic Air”), Calquín y Habock²⁶. En el Cuadro N°1 que se presenta a continuación se sintetizan las ofertas presentadas por lote, las respectivas prioridades asignadas por cada postulante, y la oferta adjudicada:

Cuadro N°1: Oferentes, prioridades y adjudicación por lote licitado (1)

Lote	Sub-lotes	Oferentes, puntajes y prioridad (3)			Adjudicado
LP-1 Valparaíso	Rodelillo	Habock (1°) [329 puntos]	Calquín (6°) [335 puntos]		Habock
	Rodelillo				
	Rodelillo				
	St. Domingo				
LP-2 Metropolitana	San Pedro	Medic Air (1°) [123 puntos]	Calquín (2°) [171 puntos]	Habock (5°) [165 puntos]	Calquín
	San Pedro				
LP-3 O'Higgins	Peumo	Medic Air (2°) [127 puntos]	Calquín (3°) [178 puntos]	Habock (4°) [168 puntos]	Medic Air
	Peumo				
LP-4 Maule	Talca	Calquín (1°) [190 puntos]	Habock (6°) [166 puntos]		Calquín
	Longaví				
LP-5 Biobío	M. Bustos	Calquín (4°) [190 puntos]	Habock (7°) [166 puntos]		Habock ²⁷
	M. Bustos				
LP-6 Araucanía	Araucanía	Habock (3°) [175 puntos]			Desierta (2)
LP-7 Los Lagos	Moicopulli	Medic Air (3°) [126 puntos]	Habock (3°) [169 puntos]	Calquín (5°) [161 puntos]	Habock
	La Paloma				
LP-8 Aysén	Aysén	Habock (8°) [88 puntos]			Desierta (2)
LP-9 Magallanes	PNTF	DAP Helicopters (1°) [92,5 puntos]			DAP

Fuente: Elaboración propia en base a Informe de evaluación de licitación ID 633-42-LR17.

Notas: (1) Los resultados muestran la relevancia de la definición de prioridades, ya que se observan múltiples lotes que no son adjudicados al mayor puntaje. (2) Nave asignada a otra región.

(3) Énfasis propio para destacar postulaciones de Investigadas.

27. El Cuadro N°1 permite observar, de manera práctica, cómo operaban las reglas de adjudicación y la importancia de la asignación de prioridades que realizaba cada oferente. Por ejemplo, para el lote LP-1 Valparaíso la empresa con mayor puntaje fue Calquín; sin

que no contaba con certificado de aeronavegabilidad vigente. Por último, la oferta de Air Lama a ocho lotes fue declarada inadmisibles por no presentar certificado que acreditase contar con un centro de mantenimiento autorizado o certificado para estos efectos y, además, por no contar con certificado que acreditase la etapa en que se encontraba en la implementación del SMS.

²⁶ En el caso de Habock, de acuerdo con antecedentes administrativos acompañados por este oferente, la oferta fue presentada en forma conjunta con Coyotair S.A.U., mediante la constitución de una asociación de empresas o consorcio, agrupación que no revestía una personalidad jurídica distinta. Por consiguiente, para todos los efectos, el oferente fue Habock y su representante el señor Christian Dähling Volke.

²⁷ Según se indica en el acta de evaluación de la licitación, este lote se adjudica a Habock, a pesar de tener un menor puntaje que Calquín, ya que esta última postuló la misma aeronave, con mayor prioridad, al lote LP-4 Maule.

embargo, el lote fue adjudicado a Habock, ya que dos de las aeronaves presentadas por Calquín habían sido adjudicadas al lote LP-4 Maule por ser la oferta con mejor puntaje, y contar las mismas aeronaves con prioridad 1°. Lo mismo se aprecia en el caso del lote LP-3 O'Higgins, en que, a pesar de que Calquín era el titular de la oferta con mejor puntaje, y a continuación venía Habock, el lote fue adjudicado a Medic Air, puesto que las aeronaves ofertadas por los otros oferentes se habían adjudicado el lote LP-2 Metropolitana, en el caso de Calquín, y el lote LP-1 Valparaíso en el caso de Habock.

28. Finalmente, tal como se señala en el Cuadro N°1, Habock se adjudicó los lotes LP-1 (Valparaíso), LP-5 (Biobío) y LP-7 (Los Lagos); Calquín los lotes LP-2 (Metropolitana) y LP-4 (Maule); mientras que Medic Air se adjudicó el Lote LP-3 (O'Higgins) y DAP el LP-9 (Magallanes), quedando desiertos los lotes LP-6 y LP-8, correspondientes a las regiones de La Araucanía y Aysén, respectivamente.

B.2 Licitación ID 633-43-LR17 para la contratación de helicópteros medianos o Tipo B

29. Días después de la convocatoria para contratar helicópteros pequeños, el 2 de octubre de 2017, CONAF publicó en el portal de Mercado Público las bases de la licitación ID 633-43-LR17 con el objeto de contratar servicios de transporte de personal y la extinción de incendios forestales, mediante helicópteros Tipo B, para las temporadas 2017-2018, 2018-2019 y 2019-2020, en distintas bases de operación situadas a lo largo del territorio nacional²⁸. Para este proceso de licitación, la unidad de postulación y adjudicación correspondió a "lotes", integrado cada uno de ellos por una sola base de operación. En esta oportunidad CONAF licitó cinco lotes, cuyas bases de operación estaban ubicadas en las regiones Metropolitana, O'Higgins, Maule, Biobío y La Araucanía.

30. CONAF decidió replicar las condiciones estipuladas para la contratación de helicópteros pequeños; es decir, cada oferente podía postular a una o más bases de operación, debiendo indicar por escrito el orden de prelación de su postulación sólo en caso de postular a más de tres lotes. Así, en caso de que una aeronave fuese teóricamente adjudicada en más de un lote, prevalecería la postulación con mejor prelación. Por último, CONAF mantuvo la limitación de adjudicación, en este caso, en un máximo de tres bases de operación.

31. En la Imagen N°2 a continuación, se observa el número de lotes licitados por CONAF con sus respectivos días y horas de vuelo garantizados por temporada.

²⁸ Ficha Licitación ID 633-43-LR17. Disponible en: <https://www.mercadopublico.cl/Procurement/Modules/RFB/DetailsAcquisition.aspx?qs=geDxoF5+YsC2ZuYJBfdJaA==> [última visita: 21 de abril de 2026].

Imagen N°2: Listado de lotes, días y horas de vuelo garantizadas para la licitación ID 633-43-LR17

N°	Región	Base de Operación	Provincia	Comuna	Garantizado por temporada	
					Días	Horas de vuelo
1	Metropolitana	Aeródromo Eulogio Sánchez	Santiago	La Reina	120	180
2	O'Higgins	Pumanque	Colchagua	Pumanque	120	180
3	Maule	CENCOR Maqui-1	Talca	Talca	120	180
4	Biobío	El Ajal	Ñuble	Pemuco	120	180
5	La Araucanía	El Mirador 4,5 km Este de Lautaro	Cautín	Lautaro	120	180

Fuente: Acta de evaluación de licitación ID 633-43-LR17.

32. De acuerdo con la información disponible en el informe de la comisión evaluadora, 8 operadores aéreos presentaron ofertas. De ellas, cuatro fueron declaradas inadmisibles: Medic Air, Air Lama, Servicios Aéreos Adler S.A. (“**Adler**”)²⁹ y Discovery Air respecto a la aeronave matrícula H-FBUC por no cumplir con el requisito de capacidad de traslado para un mínimo de 10 brigadistas³⁰. Y la oferta de Calquín respecto de las aeronaves matrícula EC-MIP y EC-LUV, por no presentar certificado de aeronavegabilidad vigente en Chile³¹.

33. A su vez, fueron declaradas admisibles las ofertas de, Heli-Pro Asesorías y Servicios SpA (“**Heli-Pro**”), Helilog Limitada (“**Helilog**”), Helicópteros del Pacífico Limitada (“**HDP**”), Discovery Air y Calquín, en estos últimos dos casos, con todas las aeronaves que no fueron declaradas inadmisibles según lo señalado en el párrafo anterior. En el Cuadro N°2 que se presenta a continuación se sintetizan las ofertas presentadas por lote, las respectivas prioridades asignadas por cada postulante, y la oferta adjudicada:

Cuadro N°2: Oferentes, prioridades y adjudicación por lote licitado (1)

Lote	Base	Oferentes y prioridad (3)				Adjudicada
LP-1 Metropolitana	E. Sánchez	Calquín [97,98 puntos]	Discovery Air (1°) [93 puntos]	Heli-pro [91,46 puntos]		Calquín
LP-2 O'Higgins	Pumanque	Discovery Air (2°) [88 puntos]	Helilog [79,71 puntos]	Heli-pro [87,03 puntos]		Discovery Air
LP-3 Maule	Cencor- Maqui	Discovery Air (3°) [96,59 puntos]	Heli-pro (1°) [94,58 puntos]			Heli-pro
LP-4 Biobío	El Ajal	Discovery Air (4°) [S/I]				Desierta (2)
LP-5 La Araucanía	El Mirador	Calquín [94,93 puntos]	Discovery Air [89,96 puntos]	HDP [78,36]	Heli-log [76,30]	Calquín

Fuente: Elaboración propia en base a Informe de evaluación de licitación ID 633-43-LR17.

Notas: (1) Los resultados muestran la relevancia de la definición de prioridades, ya que se

²⁹ La oferta de Medic Air fue declarada inadmisibles por no contar con un centro de mantenimiento atingente para el tipo de aeronaves ofertadas a la licitación. En el caso de Air Lama, su oferta fue declarada inadmisibles por no contar con un centro de mantenimiento habilitado o con un contrato con terceros para estos efectos, y por no acreditar la etapa en la que se encontraba en la implementación del SMS. Por último, la oferta de Adler fue declarada inadmisibles por no contar con certificado de operador aéreo vigente, entre otras razones.

³⁰ Esta aeronave fue ofertada como segunda opción a las cinco bases de operación licitadas por CONAF.

³¹ Estas aeronaves fueron ofertadas a bases de operaciones ubicadas en la Región del Maule y Biobío.

observan múltiples lotes que no son adjudicados al mayor puntaje. (2) Nave asignada a otra región.

(3) Énfasis propio para destacar postulaciones de Investigadas.

34. Tal como ocurrió en el proceso de licitación para contratar helicópteros Tipo A, la asignación de prioridades que los oferentes indicaron en sus postulaciones permitió dirimir aquellos casos en que la misma aeronave fue hipotéticamente adjudicada a dos o más lotes por obtener mejor puntaje. Ejemplo de ello es lo que ocurrió con el lote LP-3, donde resultó adjudicado Heli-pro, a pesar de que Discovery Air obtuvo mejor puntaje, pues la aeronave ofertada por Discovery Air resultó adjudicada en el lote LP-2 O'Higgins lote en que contaba con mayor prioridad.

35. Como se aprecia en el Cuadro N°2, Calquín se adjudicó los lotes LP-1 (Metropolitana) y LP-5 (La Araucanía), Discovery Air el lote LP-2 (O'Higgins), y Heli-pro el lote LP-3 (Maule), declarándose desierto el lote LP-4 correspondiente a la región del Biobío.

C. Sobre las Empresas Investigadas

36. Calquín Helicopters S.A. es una sociedad constituida en Chile el año 2009 que comienza a participar en los procesos de contratación de CONAF en las licitaciones convocadas el año 2014, donde se adjudica las bases de operación ubicadas en Valparaíso y La Araucanía³². Tras ello, el 11 de junio de 2015, Calquín es adquirida por Faasa Aviación S.A. (actualmente Pegasus Aviación S.A.) y Lake Palma S.L.³³. Según antecedentes que constan en la Investigación, en diciembre del año 2014, Rodrigo Lizasoain Videla asumió formalmente la gerencia general de Calquín³⁴, cargo que ejerció durante las postulaciones de Calquín a las Licitaciones 2017.

37. Habock Aviation Chile SpA surge de la transformación de MissionAir S.A. ("**MissionAir**") en agosto del año 2017, luego de que el grupo Habock Aviation Group adquiriera la sociedad transformándola en su filial chilena³⁵. En julio del año 2017, Christian Dähling Völke, asumió la gerencia general de MissionAir, manteniéndose en este cargo luego de la adquisición de MissionAir por parte del grupo Habock.

38. Por último, Discovery Air surge el año 2014, luego de la fusión de Helicopters.cl SpA, un antiguo operador de este mercado, e Inversiones Discovery Air Innovation Chile Limitada, comenzado a operar la temporada de extinción de incendios 2014-2015 como Discovery Air Innovation Chile Limitada³⁶. De acuerdo con antecedentes que constan en la Investigación, al momento de presentar las ofertas para las Licitaciones 2017, Álvaro Irigoyen González actuaba como gerente general de Discovery Air.

³² De acuerdo con informe emitido por la comisión evaluadora constituida para la licitación ID N°633-45-LR14.

³³ Según consta en escritura pública de fecha 11 de junio de 2015, otorgada en la notaría de don Félix Jara Cadot.

³⁴ Según contrato de trabajo aportado por Calquín Helicopters SpA en el marco de la Investigación de Origen.

³⁵ Según consta en escritura pública de fecha 09 de agosto de 2017, otorgada en la notaría de don René Benavente Cash e inscrita a fojas 61.339, N°33.195 del Registro de Comercio de Santiago del año 2017.

³⁶ Escritura de fecha 21 de marzo de 2014, otorgada ante el Notario Público Sr. Eduardo Avello Concha, bajo repertorio N°7011-2014 e inscrita a fojas 27.702, N°17288 del Registro de Comercio de Santiago del año 2014.

III. ANÁLISIS DE LOS HECHOS INVESTIGADOS

39. Como se mencionó *supra*, los hechos objeto del presente informe, constituyen sólo una de las varias aristas de la indagatoria que esta Fiscalía llevó a cabo en la industria de servicios de transporte aéreo destinados a la prevención y combate de incendios mediante aeronaves de ala rotativa en el territorio nacional y, según se constata en la resolución de inicio de la Investigación, su apertura de obedeció exclusivamente al hecho de que el análisis de la existencia de eventuales conductas anticompetitivas en las Licitaciones 2017 se encontraba en una etapa menos avanzada que el resto de los hechos objeto de la Investigación de Origen, que derivaron en requerimientos y condenas impuestas por el H. TDLC y la Excma. Corte Suprema.

40. Luego de un minucioso análisis de la evidencia recabada, de haber solicitado una serie de antecedentes a las Empresas Investigadas, entre los cuales se encuentran las declaraciones de ejecutivos involucrados, entre otras diligencias, esta División considera que no existen antecedentes suficientes para justificar la interposición de un requerimiento por una presunta infracción al artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del DL 211. A continuación, se exponen las razones de lo anterior, distinguiendo cada proceso de contratación que fue objeto de la Investigación.

A. Licitación ID 633-42-LR17 para la contratación de helicópteros pequeños o Tipo A

41. En la Licitación ID 633-42-LR17, convocada por CONAF en septiembre de 2017, para la contratación de aeronaves Tipo A, esta Fiscalía identificó postulaciones sospechosas por parte de las Empresas Investigadas. Como se muestra en el Cuadro N°1, Calquín y Habock postularon a la mayoría de los lotes licitados y sus ofertas se ordenan de forma tal que las de menor prioridad de Calquín coinciden con aquellas de mayor prioridad para Habock, y viceversa. Por su parte, Discovery Air presentó una oferta que fue declarada inadmisibles por no seguir las reglas establecidas en las bases de licitación³⁷.

42. Con el fin de despejar las sospechas mencionadas en el párrafo anterior, la FNE revisó la documentación acompañada por CONAF relativa a este proceso de licitación, los antecedentes aportados por el Servicio Nacional de Aduanas relativo a los ingresos y salidas de mercancías por parte de las Empresas Investigadas, la información aportada por parte de las Empresas Investigadas y la evidencia recabada en la Investigación de Origen, sin que fuera posible advertir evidencia de coordinación entre estas empresas de cara a este proceso de licitación.

³⁷ En particular, Discovery Air postuló indicando prioridad 1° a cuatro lotes y prioridad 2° a dos lotes, lo que implicó declarar inadmisibles su postulación, puesto que lo correcto era indicar un orden de prelación que enumerara correlativamente todas las ofertas presentadas por el postulante.

43. Adicionalmente, esta Fiscalía citó a prestar declaración a algunos de los principales ejecutivos de las Empresas Investigadas. En ese contexto, el gerente general de Habock, indicó que la asignación de prioridades obedeció a una estrategia unilateral de su representada, quien buscó aprovechar las ventajas de una economía de escala, intentando adjudicar la mayor cantidad de aeronaves posibles para ofertar mejores tarifas³⁸.

44. El gerente general de Discovery Air, por su parte, señaló en su declaración que él y su equipo no entendieron correctamente las reglas relativas a la asignación de prioridades que establecían las bases de la licitación, las que, a su entender, no estaban claras³⁹. En efecto, esta Fiscalía comparó estas bases de licitación con las bases técnicas y administrativas de procesos previos en que participó Discovery Air⁴⁰, y constató que efectivamente la exigencia de indicar un orden de prelación para las ofertas presentadas fue incorporada por primera vez en este proceso licitatorio. Según se expuso *supra*, varias ofertas de distintas empresas fueron declaradas inadmisibles en este proceso de contratación por no cumplir con requisitos estipulados en las bases de licitación⁴¹.

45. Por último, se revisaron las licitaciones convocadas por CONAF para la contratación de aeronaves pequeñas o Tipo A posteriores a la Licitación ID 633-42-LR17, con miras a determinar únicamente cómo variaron en el tiempo las participaciones de las Empresas Investigadas y el número de oferentes en el mercado objeto de la Investigación.

46. Del referido análisis, se pudo constatar que en los años siguientes a la Licitación ID 633-42-LR17, CONAF convocó seis licitaciones más para contratar helicópteros pequeños o Tipo A. Estos procesos, incluyendo la licitación ID N°633-42-LR17, permitieron contar con recursos aéreos para el combate y extinción de incendios forestales entre los años 2017 y 2025⁴². El Gráfico N°2 a continuación muestra los resultados de las adjudicaciones en términos de los contratos garantizados anuales adjudicados en cada temporada.

³⁸ Declaración prestada por el gerente general de Habock ante esta Fiscalía.

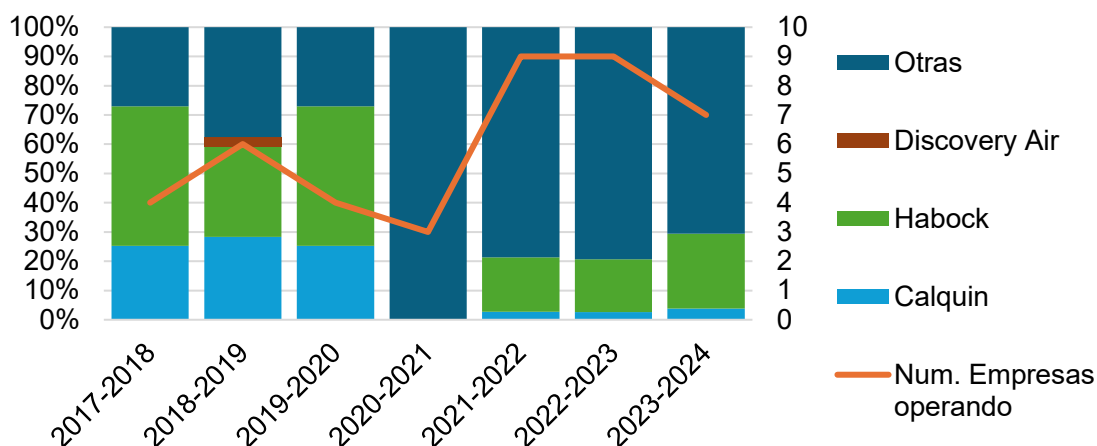
³⁹ Según declaración prestada por el gerente general de Discovery Air ante esta Fiscalía.

⁴⁰ Correspondiente a los ID N°633-45-LR14 y 633-56-LR14.

⁴¹ Véase nota al pie N°25.

⁴² Licitaciones ID: 633-42-LR17 (temporadas 2017-2018, 2018-2019, 2019-2020); 633-44-LR18 (temporada 2018-2019); 633-46-LR18 (temporada 2018-2019); 633-30-LR20 (temporadas 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023); 633-35-LR20 (temporadas 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023); 633-34-LR21 (temporadas 2021-2022, 2022-2023, 2023-2024); 633-42-LR22 (temporadas 2022-2023, 2023-2024, 2024-2025).

Gráfico N°2: Contratos garantizados anuales adjudicados por empresa para combate de incendios con helicópteros Tipo A desde la temporada 2017 a 2024 (1)



Fuente: Elaboración propia a partir de información disponible en Mercado Público.

Nota: (1) Licitaciones convocadas para combate de incendios con helicópteros Tipo A, incluye aquellas por helicópteros tipo A1 y A2 indistintamente.

47. Tal como se indicó, el análisis de los procesos de contratación de helicópteros Tipo A, tiene como único fin el analizar las participaciones de mercado de las Empresas Investigadas y la evolución del número de oferentes en este tipo de licitaciones. En ese sentido, a diferencia de lo que ocurriría con las empresas sancionadas con ocasión de la Investigación de Origen⁴³, en el Gráfico N°2 se observa que las participaciones de mercado de las Empresas Investigadas han variado significativamente en el tiempo, en circunstancias que en un escenario colusivo se esperaría cierta estabilidad en participantes y cuotas de mercado. En efecto, en este segmento, Discovery Air ha mantenido una cuota de mercado acotada, mientras que Habock y Calquín han perdido participación en favor de otras empresas.

48. Adicionalmente, el número de operadores aéreos que ha participado en estos procesos ha variado en el tiempo. En los procesos convocados por CONAF⁴⁴ entre 2009 y 2015⁴⁵ se recibieron, en promedio, tres ofertas por línea de servicio licitada⁴⁶ provenientes de cuatro oferentes distintos⁴⁷, mientras que aquellos convocados entre 2017 y 2023 recibieron, en promedio, alrededor de 6 ofertas por línea de servicio provenientes de siete empresas diferentes⁴⁸ dando cuenta de la presencia de más actores en el mercado, lo que dificulta un escenario colusivo entre las tres Empresas Investigadas.

49. Por último, esta Fiscalía analizó la ejecución de los contratos adjudicados con

⁴³ Nos referimos a Inaer, Pegasus y Calquín sancionadas en causas que se tramitaron ante el H. TDLC bajo los roles N°C-393-2020 y C-403-2020.

⁴⁴ Licitaciones: 633-158-LP09, 633-176-LP09, 633-209-LP09, 633-91-LP11, 633-101-LP12, 633-52-LP13, 633-70-LP13, 633-45-LP14, 633-56-LP14, 1092-51-LP15, 633-42-LR17, 633-43-LR17, 633-58-LR17, 633-44-LR18, 633-46-LR18, 633-35-LR20, 633-42-LR22, 633-34-LR21, 633-43-LR17, 633-36-LR20, 633-40-LR19, 633-37-LR21, 633-73-LR23.

⁴⁵ Constatado por medio de consultas a bases de datos de la Dirección de Compras y Contratación Pública, con información disponible desde 2009 en adelante.

⁴⁶ Variando entre uno y siete ofertas por cada línea de servicio licitada.

⁴⁷ La licitación 633-91-LP11 recibió ofertas de siete empresas distintas.

⁴⁸ La licitación 633-35-LR20 recibió ofertas de 15 empresas diferentes.

ocasión de este proceso de licitación, pudiendo advertir que, tanto Calquín como Habock prestaron servicios en los términos indicados en las resoluciones de adjudicación respectivas, durante las tres temporadas proyectadas en el contrato.

B. Licitación ID 633-43-LR17 para la contratación de helicópteros medianos o Tipo B

50. La arista investigativa relacionada con la Licitación ID 633-43-LR17, convocada por CONAF en octubre de 2017, para la contratación de helicópteros medianos o Tipo B, se incluyó a la Investigación debido a la ausencia de Habock como empresa oferente. En efecto, resultaba inicialmente sospechoso que un actor entrante al mercado no presentara ofertas para prestar el servicio con helicópteros medianos.

51. Al igual que para el proceso de contratación anterior, la FNE revisó la documentación acompañada por CONAF relativa a este proceso de licitación, los antecedentes aportados por el Servicio Nacional de Aduanas relativo a los ingresos y salidas de mercancías por parte de las Empresas Investigadas, la información aportada por parte de las Empresas Investigadas y la evidencia recabada en la Investigación de Origen, sin que fuera posible advertir evidencia de coordinación entre estas empresas de cara a este proceso de licitación.

52. Asimismo, en declaración prestada ante esta Fiscalía, el gerente general de Habock indicó que no presentaron oferta a este proceso de contratación porque no contaban dentro de su flota con aeronaves que cumplieran con las características requeridas en este proceso⁴⁹. Al respecto, es preciso indicar que analizados los procesos de licitación convocados por CONAF entre el 2017 y el 2023 es posible advertir que Habock no ofertó helicópteros medianos o Tipo B para operar en este segmento del mercado.

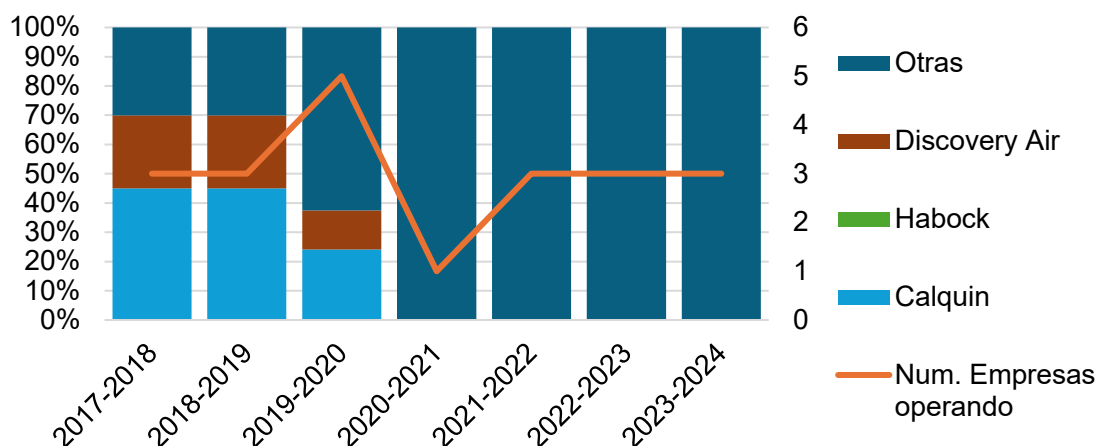
53. Asimismo, se revisaron las licitaciones convocadas por CONAF para la contratación de aeronaves Tipo B posteriores a la Licitación ID 633-43-LR17, únicamente con miras a determinar cómo han variado en el tiempo las participaciones de las Empresas Investigadas y el número de oferentes en el mercado objeto de la Investigación.

54. En los años siguientes, CONAF convocó 4 licitaciones más para contratar helicópteros Tipo B. Estos procesos, incluyendo la licitación ID N°633-43-LR17, permitieron contar con recursos aéreos para el combate y extinción de incendios forestales entre los años 2017 y 2026⁵⁰. El Gráfico N°3 a continuación muestra los resultados de las adjudicaciones en términos de los contratos garantizados anuales adjudicados en cada temporada.

⁴⁹ Según declaración prestada por el gerente general de Habock ante esta Fiscalía.

⁵⁰ Licitaciones ID: 633-43-LR17 (temporadas 2017-2018, 2018-2019, 2019-2020); 633-40-LR19 (temporada 2019-2020); 633-36-LR20 (temporadas 2020-2021, 2021-2022, 2022-2023); 633-37-LR21 (temporadas 2021-2022, 2022-2023, 2023-2024); 633-73-LR23 (temporadas 2023-2024, 2024-2025, 2025-2026).

Gráfico N°3: Contratos garantizados anuales adjudicados por empresa para combate de incendios con helicópteros Tipo B para temporadas entre los años 2017 y 2024



Fuente: Elaboración propia a partir de información disponible en Mercado Público.

55. En el Gráfico N°3, no solamente se observa que las participaciones de mercado de las Empresas Investigadas han variado significativamente en el tiempo, sino que, además, las Empresas Investigadas no aparecen entre las adjudicatarias de los referidos procesos⁵¹.

56. Para finalizar, esta Fiscalía analizó un set de procesos licitatorios convocados por CONAF entre 2017 y 2023 en que participaron alguna(s) de las Empresas Investigadas, sin que fuera posible advertir un patrón de ofertas similar al analizado en las Licitaciones 2017 o algún otro indicio de coordinación entre las tres Empresas Investigadas.

IV. CONCLUSIÓN

57. Debido a los antecedentes recabados en la Investigación y a lo expuesto en el presente informe, esta División estima que no existen antecedentes que justifiquen la interposición de un requerimiento por infracción a lo establecido en el artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del DL 211.

58. Conforme a lo anterior, se recomienda el archivo de la Investigación, sin perjuicio de la facultad del Fiscal Nacional Económico de velar permanentemente por la libre competencia en el mercado de los servicios de combate y extinción de incendios forestales con medios aéreos, pudiendo abrirse nuevas investigaciones y ejercer futuras acciones en caso de contar con nuevos antecedentes que así lo ameriten.

⁵¹ A saber, Heli-Pro adjudicó en los procesos: 633-43-LR17, 633-40-LR19 y 633-37-LR21; Helilog adjudicó: 633-40-LR19, 633-37-LR21 y 633-43-LR24; Pegasus adjudicó: 633-40-LR19, 633-36-LR20, 633-37-LR21 y 633-73-LR23; Heli SAV adjudicó: 633-62-LR25.

Saluda atentamente a usted,

MATÍAS BELMONTE PARRA
JEFE DIVISIÓN ANTI-CARTELES