



Resolución N° 181 / 29-05-2026  
El folio ha sido generado electrónicamente.

## VISTOS:

1. La presentación de fecha 15 de diciembre de 2025, ingreso correlativo N°66.806-2025 (“**Notificación**”), mediante la cual por una parte, Abra Group Limited (“**Grupo Abra**”) y, por la otra, Inversiones Gibraltar SpA, Inmobiliaria Antuco Limitada y Comercial e Industrial Cabildo Limitada (todas ellas “**Grupo Gibraltar**”, y junto con Grupo Abra, “**Partes Notificantes**”) notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) una operación de concentración consistente en la eventual adquisición de influencia decisiva en Sky Airline S.A. (“**Sky**”, y junto con Grupo Abra, “**Partes**”) por parte de Grupo Abra (“**Operación**”).
2. La resolución de fecha 29 de diciembre de 2025 en que la Fiscalía declaró incompleta la Notificación, identificando sus errores y omisiones; y la presentación de fecha 13 de enero de 2026, correlativo de ingreso N°68.261-2026, mediante la cual las Partes Notificantes complementaron la Notificación, acompañando nuevos antecedentes.
3. La resolución de fecha 27 de enero de 2026 que instruyó el inicio de una investigación con el propósito de analizar los posibles efectos de la Operación en la competencia, bajo el Rol FNE F446-2025 (“**Investigación**”).
4. La reunión sostenida con los apoderados de las Partes Notificantes con fecha 14 de abril de 2026, en la que esta Fiscalía le comunicó a las Partes Notificantes reparos en relación al alcance de ciertas cláusulas pactadas en la Operación, y las presentaciones de las Partes Notificantes<sup>1</sup> y, en particular, la presentación de fecha 11 de mayo de 2026, ingreso correlativo N°68.852-2026 (“**Medida de Mitigación**”).
5. El informe de la División de Fusiones de esta Fiscalía, emitido con esta misma fecha (“**Informe**”).
6. La Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales de esta Fiscalía de mayo de 2022 (“**Guía de Análisis Horizontal**”).
7. Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 39, 50 y 54, y en el Título IV, todos 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**”).
8. Lo establecido en el Reglamento sobre Notificación de una Operación de Concentración, aprobado mediante el Artículo Segundo del Decreto Supremo N°41, de 2021, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, y en especial en sus artículos 1°, 2°, y 3°.

## CONSIDERANDO:

1. Que Grupo Abra es un consorcio aeronáutico integrado por las aerolíneas Aerovías del Continente Americano S.A. (“**Avianca**”), GOL Linhas Aéreas S.A. (“**Gol**”) y Wamos Air S.A. (“**Wamos**”).

<sup>1</sup> Presentaciones de fecha 17 de abril de 2026, ingreso correlativo N°71.650-2026 y 4 de mayo de 2026, ingreso correlativo N°71.922-2026.

2. Que Avianca, con sede en Bogotá, República de Colombia, es una aerolínea dedicada a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga. Opera una extensa red internacional que conecta más de 70 destinos en América y Europa, y también presta servicios de carga aérea. En Chile, Avianca únicamente opera vuelos internacionales en la ruta Santiago-Bogotá, sin participar en el transporte aéreo doméstico nacional.
3. Que Gol, con sede en São Paulo, República Federal de Brasil, es una aerolínea dedicada a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga en Latinoamérica, con una reciente apertura a destinos en Europa y Norteamérica. Opera una amplia red regional de transporte de pasajeros y también presta servicios de transporte de carga aérea internacional. En Chile, Gol no opera rutas domésticas ni internacionales, aunque cabe señalar que operó vuelos internacionales en las rutas Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro hasta 2020, año en que suspendió sus operaciones internacionales.
4. Que Wamos Air, con sede en Madrid, Reino de España, es un operador aéreo dedicado principalmente a la prestación de servicios de arrendamiento de aeronaves y, en menor medida, a la operación de vuelos chárter. En Chile, presta servicios a otras aerolíneas para la operación de diversas rutas internacionales con origen o destino en Santiago.
5. Que el Grupo Gibraltar es un grupo empresarial de origen chileno, controlado por miembros de la familia Paulmann Mast, que participa de la industria del transporte aéreo a través de Sky.
6. Sky, con sede en Santiago, es una aerolínea chilena dedicada principalmente a la prestación de servicios de transporte aéreo de pasajeros y, en menor medida, de carga. Opera una red de más de 40 destinos nacionales e internacionales, utilizando como principales centros de conexión los aeropuertos de Santiago y Lima. Asimismo, mantiene acuerdos de subarrendamiento de parte de su flota con la aerolínea mexicana Viva Aerobus.
7. Que la Operación consiste en la eventual adquisición de control en Sky por parte del Grupo Abra, mediante el aporte de la totalidad de las acciones de Sky que actualmente son de propiedad del Grupo Gibraltar al Grupo Abra, lo que permitirá a este último ejercer influencia decisiva en la administración de Sky. En consecuencia, la Operación corresponde a la hipótesis prevista en el artículo 47 letra b) del DL 211.
8. Que, considerando lo anterior, esta Fiscalía pudo observar que las Partes superponen horizontalmente sus actividades en el transporte regular de pasajeros, en el transporte aéreo de carga y en el arrendamiento de aeronaves.
9. Que tanto el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**H. TDLC**”) como esta Fiscalía, al analizar el transporte aéreo de pasajeros, han considerado que el mercado relevante de producto corresponde a los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros, esto es, aquellos ofrecidos de manera continua, abiertos al público general y comercializados por asiento.
10. Que, en lo relativo al ámbito geográfico, este ha sido definido generalmente a nivel de pares de ciudades origen-destino (“**O&D**”), en sentido bidireccional, poniendo acento

en las preferencias de la demanda que difícilmente considera dos itinerarios con distintos O&D como sustitutos, y se alinea al análisis adoptado en otras jurisdicciones.

11. Que, en virtud de lo anterior, esta Fiscalía analizó los efectos de la Operación sobre la base de un mercado consistente en los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros entre pares O&D ciudad-ciudad, considerados en sentido bidireccional. De conformidad con la jurisprudencia nacional y comparada, en las rutas de larga distancia se consideraron tanto los vuelos directos como aquellos con una conexión, a diferencia de las rutas de corta distancia, en las que únicamente se consideran vuelos directos. Respecto a posibles segmentaciones por factores estacionales, el análisis profundizó en ellas únicamente cuando fue relevante para una ruta en particular.
12. Que, respecto al transporte aéreo de carga internacional, la jurisprudencia suele caracterizarlo como el de servicios de transporte aéreo de carga, excluyendo otras modalidades de transporte y sin distinguir por tipo de carga o aeronave. Respecto al mercado geográfico, tanto esta Fiscalía como jurisprudencia comparada han señalado que el enfoque de pares O&D país-país o país-continente, según el caso, sería más apropiado, dada la menor sensibilidad al tiempo de los consumidores, la naturaleza intermodal del transporte y que la demanda difiere en cada extremo de las rutas.
13. Que, atendido lo anterior, para efectos del análisis de la Operación, esta Fiscalía consideró los mercados de transporte aéreo de carga como pares O&D de carácter unidireccional a nivel país-país.
14. Que, por último, respecto a las actividades de arrendamiento de aeronaves, las Partes Notificantes señalan que al superponer dichas actividades bajo modalidad *wet lease*, en que el arrendador entrega al arrendatario el avión junto con la tripulación y la operación completa del vuelo, este sería un mercado relevante de producto en sí mismo, sugiriendo segmentar entre tipos de aeronave según su fuselaje, indicando un alcance geográfico mundial. Al respecto si bien no existe jurisprudencia nacional, a nivel comparado se ha señalado que el arrendamiento de aeronaves bajo modalidad *wet lease* constituiría un mercado relevante de producto en sí mismo, reconociendo segmentaciones por tipo de aeronave y un alcance geográfico al menos regional, sin descartar uno mundial.
15. Que, para efectos del análisis competitivo, se analizaron los efectos de la Operación respecto bajo una definición de producto consistente en arrendamiento de aeronaves bajo modalidad *wet lease*, sin segmentaciones adicionales en función del tamaño de la aeronave, por constituir el escenario más conservador, al contar Sky únicamente con aeronaves de fuselaje angosto y Wamos Air con aeronaves de fuselaje ancho. En cuanto a su alcance geográfico, este se entendió de carácter mundial, atendidos los contratos de *wet lease* de las Partes y por ser el escenario donde existe traslape.
16. Que, en base a las actividades de las Partes y las definiciones de mercados relevantes indicadas *supra*, esta Fiscalía analizó los posibles efectos que el perfeccionamiento de la Operación podría producir en las condiciones de competencia en cada uno de los segmentos indicados.
17. Que, en relación a los mercados de transporte regular de pasajeros, esta Fiscalía observó que las Partes, en casi la totalidad de las rutas que operan (142 rutas el Grupo Abra y 40 rutas Sky), no superponen actualmente sus actividades, coincidiendo

únicamente en tres rutas con escala: Santiago-Punta Cana, Santiago-Cancún y Santiago-Miami; no presentando traslapes en rutas directas. Adicionalmente, esta Fiscalía analizó los posibles efectos de la Operación en las siguientes rutas de vuelos de pasajeros regulares en las que alguna de las Partes se encuentra actualmente operando y la otra es un competidor potencial: Santiago-São Paulo, Santiago-Río de Janeiro y Santiago-Bogotá.

18. Que, respecto de la ruta Santiago-Punta Cana, donde ambas partes participan mediante vuelos indirectos, se estimaron las participaciones de mercado de los últimos tres años, su nivel de concentración según el índice de Herfindahl-Hirschman ("IHH") y su variación proyectada producto de la Operación, utilizando para ello el número de pasajeros transportados. Al respecto se observó que las Partes pasarían a convertirse en el tercer actor del mercado, con una participación conjunta mayor a 20% en 2025, superándose los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal.
19. Que, para esta ruta, se observa la presencia de actores adicionales a las Partes que serían capaces de ejercer presión competitiva sobre ellas. En particular, Latam y Copa Airlines han sostenido consistentemente el liderazgo en la ruta durante los últimos años, y por sus características son capaces de ejercer presión competitiva efectiva a las Partes. Asimismo, y sin perjuicio de no haber sido ponderada en esta fase de investigación su suficiencia dada su escala y reciente entrada, en la ruta también se constató la presencia de actores como JetSMART que ingresó al mercado a fines de 2025 como operador *low-cost*; y de Arajet, aerolínea *low-cost* con sede en República Dominicana, que desde su entrada en 2024 ha incrementado su participación con vuelos directos.
20. Que, respecto de la ruta Santiago-Cancún, donde ambas Partes participan mediante vuelos indirectos, se estimaron las participaciones de mercado de los últimos tres años, los niveles de concentración y su variación proyectada producto de la Operación, utilizando para ello el número de pasajeros transportados. Se constató que corresponde a un mercado altamente concentrado, considerando especialmente las participaciones de los líderes del mercado, Latam y Copa Airlines, que en conjunto concentraron más del 70% de los pasajeros transportados en el periodo analizado. De esta forma, de perfeccionarse la Operación, el Grupo Abra pasaría a ser el tercer actor del mercado, con participación conjunta en 2025 mayor al 20%, superándose los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal.
21. Que esta Fiscalía consideró que, de materializarse la Operación, Grupo Abra enfrentaría aún una importante presión competitiva de parte de dos actores con mayor presencia de mercado, con una oferta relativamente similar y con características tales que les permiten ser capaces de ejercer presión competitiva efectiva a las Partes. Adicionalmente, se constató la reciente entrada de Arajet, que por su escala actual de operación y carácter de competidor reciente, no permite en esta fase de investigación ponderar su suficiencia.
22. Que, respecto a la ruta Santiago-Miami, donde ambas Partes participan mediante vuelos indirectos, se estimaron las participaciones de mercado de los últimos tres años, los niveles de concentración y su variación proyectada producto de la Operación, utilizando para ello el número de pasajeros transportados. Esta Fiscalía observó que no obstante no superarse en virtud de la Operación los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal para el año 2025, corresponde a un mercado altamente concentrado, donde Latam durante los últimos

tres años representa más del 60% del mercado, seguida por American Airlines, cuya participación ha fluctuado, manteniéndose por sobre el 15%.

23. Que esta Fiscalía ponderó que no se superen los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal para el año 2025, la disciplina competitiva ejercida por Latam y American Airlines, y que no concurren circunstancias especiales señaladas en la Guía de Análisis Horizontal que ameriten un análisis en mayor profundidad.
24. Que, en vista de lo señalado en los considerandos anteriores, es posible descartar que la Operación sea apta para reducir sustancialmente la competencia en las rutas que conectan Santiago con Punta Cana, Cancún y Miami.
25. Que respecto a los posibles efectos de la Operación en ciertas rutas en las que alguna de las Partes se encuentra actualmente operando y la otra es un potencial operador de vuelos de pasajeros regulares, para el análisis de su impacto efectivo en el mercado, se debe determinar si su contrafactual contempla la entrada de una de las empresas que toman parte en la Operación, analizándose de modo similar a los de una concentración horizontal, a pesar de que no exista superposición actual entre las Partes.
26. Que, conforme se establece en el párrafo 60 de la Guía de Análisis Horizontal, a fin de determinar la presión competitiva que puede ejercer un competidor potencial, esta Fiscalía considera, por un lado, la probabilidad de que el agente económico se convierta en un competidor efectivo y, por otro lado, si la pérdida de presión competitiva que produciría la Operación podría verse o no compensada por la presión competitiva ejercida por otros actores.
27. Que, los antecedentes de la Investigación dieron cuenta de que, previo a la Operación, Gol se encontraba analizando la posibilidad de reingresar a los mercados que conectan Brasil con Chile. En particular, a las rutas Santiago-São Paulo y Santiago-Río de Janeiro, [ - ]<sup>2</sup>.
28. Que, respecto de la ruta Santiago-São Paulo, los antecedentes de la Investigación dieron cuenta de que Gol habría tenido la intención de en el corto plazo, habiendo analizado su rentabilidad bajo distintos escenarios de operación de la ruta en base a distintos supuestos de frecuencias, tasas de ocupación y precios, afirmando durante la Investigación que [ - ].
29. Que, en base a lo anterior, esta Fiscalía estimó que no era posible afirmar con certeza que el contrafactual más probable de la Operación habría implicado el ingreso de Gol en la ruta Santiago-São Paulo como actor independiente. Sin embargo, adoptando un enfoque conservador, se analizó de igual forma el eventual impacto que dicha entrada como un actor independiente podría haber generado en el mercado, y si su eliminación pudiese ser apta para provocar una reducción sustancial de la competencia.
30. Que, para efectos de evaluar el eventual impacto que podría haber tenido el reingreso de Gol en la ruta, esta División analizó en el marco de la Investigación los documentos internos, planes y declaraciones de dicha aerolínea, con miras a estimar el alcance y

---

<sup>2</sup> Las referencias a "[ - ]" dicen relación con información censurada y que se encuentra contenida en la versión confidencial de la presente resolución, en los términos del artículo 39 letra a) del DL 211.

escala de sus planes de entrada a la ruta Santiago-São Paulo y su eventual posicionamiento en el mercado, así como las condiciones de competencia del mismo.

31. Que este análisis, en vista de los antecedentes de la Investigación, dio cuenta de la presencia de otras tres aerolíneas con vuelos directos; que observando las actuales proyecciones de Sky, no existiría superposición entre sus frecuencias y las de Gol durante el periodo que media entre septiembre y junio; y que las proyecciones de Gol –en términos de capacidad– serían comparativamente inferiores a las del resto de los actores presentes en el mercado. En cuanto al posicionamiento en precios que Gol proyectaba, los antecedentes de la Investigación no entregaron una evidencia concluyente del segmento en que se hubiese ubicado, aunque sí eran indicativos de que sus planes no contemplaban una estrategia de posicionamiento tarifario particularmente agresiva o tipo *maverick*.
32. Que, respecto a si una eventual pérdida de competencia entre Gol y Sky en la ruta Santiago-São Paulo, derivada de la Operación, podría verse compensada por la presencia o expansión de otros actores, al analizar la estructura actual y proyectada del mercado, se observa la presencia de un actor relevante, como Latam, quien opera una extensa red de destinos a nivel interno en Brasil, y mantiene sostenidamente una elevada participación de mercado en la ruta. Luego, se observa como actor del mismo mercado a JetSMART, operador *low-cost* que operaría con un modelo de negocios similar al de Sky en cuanto a precios, frecuencia y estacionalidad. Finalmente, se constata la presencia de Turkish Airlines con un vuelo directo y regular, quien proyecta una frecuencia de vuelos mayor a la de Gol para 2026.
33. Que, en cuanto a las condiciones de entrada relacionadas al acceso a la infraestructura aeroportuaria necesaria para la operación de la ruta Santiago-São Paulo, se tuvo a la vista el hecho de que el Aeropuerto Internacional de São Paulo-Guarulhos (“**Aeropuerto de Guarulhos**”) se encuentra en la lista de aeropuertos Nivel 3, encontrándose por tanto sujeto a un mecanismo de asignación de *slots*, y en donde Latam es la principal aerolínea del terminal, siendo titular de más de la mitad de los *slots* de despegue y aterrizaje. Además, se pudo constatar, a partir –entre otros– de datos aportados a la Investigación por la autoridad competente de Brasil, que no se observan restricciones infranqueables en el acceso a la infraestructura necesaria para expandirse en la ruta con una escala y condiciones comparables a las proyectadas por las Partes.
34. Que, respecto de la ruta Santiago-Río de Janeiro, al igual que para el análisis de la ruta Santiago-São Paulo, se evaluó la probabilidad de entrada de Gol y, en concreto, si su eliminación podía o no implicar una reducción sustancial de la competencia en dicho mercado.
35. Que, en relación a la probabilidad de entrada, la Investigación dio cuenta de que Gol efectivamente contaba con planes de retomar sus operaciones en la ruta Santiago-Río Janeiro en el corto plazo, habiendo analizado su rentabilidad bajo distintos escenarios de operación de la ruta en base a distintos supuestos de frecuencias, tasas de ocupación y precios, afirmando durante la Investigación que [ - ].
36. Que, sin perjuicio de lo anterior, adoptando un escenario conservador al igual que en la ruta Santiago-São Paulo, pese a que no era posible afirmar con certeza que el contrafactual más probable de la Operación habría implicado el ingreso de Gol en la ruta como actor independiente, esta Fiscalía evaluó el impacto que dicha entrada

podría haber generado en el mercado y si su eliminación pudiese ser apta para provocar una reducción sustancial de la competencia.

37. Que el análisis dio cuenta de que la oferta proyectada de Gol, atendiendo el alcance de sus planes y proyecciones tenidos a la vista en base a la información acompañada a la Investigación, asumiendo el escenario más agresivo para su entrada en un escenario contrafactual –en términos de capacidad–, era comparativamente inferior a la dispuesta por los actores presentes en el mercado. En relación con el posicionamiento en precios que proyectaba Gol, los antecedentes de la Investigación tampoco entregaron una evidencia concluyente del segmento en que se hubiese ubicado, aunque al igual que respecto a la ruta Santiago-São Paulo, tampoco se evidencia en la Investigación la existencia de planes particularmente agresivos o tipo *maverick*.
38. Que, en cuanto a si una eventual pérdida de competencia entre Gol y Sky derivada de la Operación podría verse compensada por la presencia o expansión de otros actores en esta ruta, al analizar la estructura actual y proyectada del mercado, al igual que en el caso de la ruta a Sao Paulo, se observa la presencia de un actor relevante, como Latam, quien es titular de una red con cobertura a nivel interno en Brasil, y mantiene sostenidamente una elevada participación de mercado. Luego, se observa como actor del mismo mercado a JetSMART, operador *low-cost* que operaría con un modelo de negocios similar al de Sky en cuanto a precios, frecuencia y estacionalidad, con una participación de mercado similar.
39. Que, en cuanto a las condiciones de entrada relacionadas al acceso a la infraestructura, esta Fiscalía tuvo en cuenta que el Aeropuerto Internacional de Galeão-Antonio Carlos Jobim de Río de Janeiro se encuentra dentro de los aeropuertos Nivel 2, por lo que, a diferencia del Aeropuerto de Guarulhos no existirían restricciones infranqueables a la entrada a la ruta en relación con la asignación de *slots* de aterrizaje y despegue para ofrecer vuelos que tengan como origen o destino Río de Janeiro en una escala y condiciones comparables a las proyectadas por las Partes.
40. Que, por último, en línea con la aproximación adoptada en decisiones comparadas y tomando en cuenta las características propias de la industria en análisis, esta Fiscalía consideró que la reciente salida de Sky de la ruta Santiago-Bogotá lo podía configurar en un entrante probable, toda vez que su reingreso podría ser menos costoso para la aerolínea.
41. Que, para evaluar los efectos de la Operación, para la ruta Santiago-Bogotá se utilizó el mismo marco de análisis que en las dos rutas anteriores, centrándose en determinar la probabilidad de que Sky se hubiese convertido en un competidor efectivo en ausencia de la Operación, siendo posible determinar que los antecedentes de la Investigación, en especial sus antecedentes previos y recientes en la ruta y sus estudios, proyecciones y documentos internos, no entregaban evidencia de una entrada probable de Sky en el escenario contrafactual.
42. Que, en definitiva, la eventual pérdida de competencia potencial derivada de la Operación no resultaría apta para generar una reducción sustancial de la competencia en los mercados analizados.
43. Que, respecto a los mercados de transporte de carga y conforme a las definiciones establecidas *supra*, esta Fiscalía constató que las Partes superponían sus actividades

en doce rutas O&D a nivel país-país. Luego, siguiendo lo establecido en la Guía para el Análisis Horizontal, el análisis estructural de dichas rutas dio cuenta de que únicamente en dos de ellas se superaban los umbrales de concentración: Chile-Argentina y Chile-Uruguay, procediéndose a su análisis.

44. Que, en la ruta Chile-Argentina, esta Fiscalía observó que se encuentra presente Latam, con una participación superior a 20%, y KLM, cuya participación supera el 30% en los años 2023 y 2024. Asimismo, se tuvo en cuenta que las participaciones estimadas se encontraban sobreestimadas, al estar presente Aerolíneas Argentinas, con una participación en cantidad de carga transportada similar a la de KLM. Por su parte, en la ruta Chile-Uruguay, además de considerar el nivel de carga transportada, se encuentran presentes con una participación relevante JetSMART y Latam. Además, según información recopilada, Copa, IAG y KLM habrían transportado carga de manera ocasional.
45. Que, en consecuencia, considerando la presencia de otros actores capaces de ejercer presión competitiva sobre las Partes, que las participaciones utilizadas se encontraban sobreestimadas, y que ningún actor consultado manifestó preocupaciones, fue posible descartar que la Operación pudiese reducir sustancialmente la competencia en el transporte de carga en las rutas de exportación que conectan a Chile con Argentina y Uruguay.
46. Que, en relación al mercado de arrendamiento de aeronaves bajo la modalidad *wet lease*, la Investigación dio cuenta de que en base a la flota actual en servicio las Partes alcanzarían menos de un 20% de participación de mercado, exhibiendo un IHH post Operación de 1.086 puntos y una variación de 116 puntos no superándose los umbrales de concentración establecidos en la Guía de Análisis Horizontal. Por lo anterior, y considerando la existencia de múltiples oferentes, y a que ningún actor consultado manifestó preocupaciones, fue posible para esta Fiscalía descartar que la Operación fuese apta para reducir sustancialmente la competencia en este mercado.
47. Que, por último, en cuanto a un posible bloqueo de insumos o clientes respecto de arrendamiento de aeronaves bajo *wet lease*, fue posible descartar que la entidad resultante contara con la habilidad para materializar dicha conducta, en atención a las participaciones de mercado de las Partes aguas arriba y aguas abajo, y a la existencia de múltiples oferentes y clientes de estos servicios.
48. Que, por otra parte, esta Fiscalía advirtió que en los documentos donde consta la Operación las Partes Notificantes acordaron una cláusula de no competencia y de no solicitud que no se ajustaban a los criterios de proporcionalidad establecidos en la jurisprudencia del H. TDLC y de esta Fiscalía, ni cumplían en consecuencia con los requisitos para ser calificadas como restricciones accesorias a la Operación.
49. Que esta Fiscalía observó que, en particular, la cláusula de no solicitud se extendía a la totalidad de los trabajadores tanto de Sky como del Grupo Abra, excediendo ampliamente el ámbito de los trabajadores necesarios para resguardar la inversión de Grupo Abra o permitir la adecuada integración de Sky a dicho grupo. Respecto del alcance temporal, esta Fiscalía observó que las cláusulas excedían los plazos máximos que el H. TDLC y esta Fiscalía han considerado aceptables, los que podrían extenderse, bajo ciertos supuestos, a un plazo superior a tres años.
50. Que, luego de que esta Fiscalía presentase a las Partes Notificantes sus reparos respecto de las referidas cláusulas, estas propusieron modificar su redacción y

alcance mediante la Medida de Mitigación, en el sentido de: (i) fijar un plazo único, de veinticuatro meses, contado desde el cierre de la Operación, para ambas cláusulas; y, (ii) limitar el ámbito material de la cláusula de no solicitud únicamente al personal clave de Sky. Adicionalmente, se comprometieron a reportar a esta Fiscalía el cumplimiento de su obligación.

51. Que, en virtud de lo anterior, esta Fiscalía concluyó que la Medida de Mitigación cumple con los requisitos de idoneidad y proporcionalidad, al apuntar directamente a los reparos expuestos sobre el ámbito material y temporal de las referidas cláusulas, siendo además factible de implementar, ejecutar y monitorear, al condicionar el perfeccionamiento de la Operación a la modificación del contrato respectivo, con una obligación de reporte.
52. Que, conforme a los antecedentes expuestos en los considerandos anteriores, esta Fiscalía ha podido constatar que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados analizados, de perfeccionarse en los términos notificados y sujeta a la Medida de Mitigación propuesta.

**RESUELVO:**

- 1°.- **APRUÉBESE** la operación de concentración consistente en la adquisición de influencia decisiva en Sky Airline S.A. por parte de Abra Group Limited, sujeta a la condición de que se dé cumplimiento a la Medida de Mitigación ofrecida por las Partes Notificantes.
- 2°.- **COMUNÍQUESE** a las Partes Notificantes por medio de correo electrónico, conforme a lo establecido en el artículo 61 del DL 211.
- 3°.- **PUBLÍQUESE.**

Rol FNE F446-26.

**JORGE GRUNBERG PILOWSKY**  
**FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**  
Fiscalía Nacional Económica  
Incorpora Firma Electrónica Avanzada

DTZ/PTG/AA/PMZ