

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

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 San Antonio sobre licitaciones y concesiones del Terminal Molo Sur y del Terminal N° 8 del Puerto de San Antonio”, Rol NC N°567-26, al H. Tribunal respetuosamente digo:

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

1. Con fecha 27 de febrero de 2026, este H. Tribunal recibió una solicitud de dos informes formulada por la Empresa Portuaria San Antonio (en adelante, “**EPSA**”), a fin de que se pronuncie favorablemente sobre las condiciones de competencia aplicables a las licitaciones del Terminal Molo Sur y del Terminal Sitio 8 del Puerto de San Antonio, conforme a las reglas expuestas en dicha solicitud, o, en subsidio de ello, se establezcan las reglas que correspondan¹ (en adelante, “**Solicitud**”).

2. Con fecha 12 de marzo de 2026, este H. Tribunal dictó la resolución de inicio del procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL 211. Asimismo, ofició a esta Fiscalía, al Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**MTT**”), al Ministerio de Obras Públicas, a la Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G, al Comité Sistema de Empresas - SEP (en adelante, “**SEP**”), así como otros que también tengan interés legítimo, a fin de que aportaren antecedentes².

¹ Presentación de EPSA al H. Tribunal, de fecha 27 de noviembre de 2026, que rola a folio 8.

² Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía con fecha 18 de marzo de 2026 mediante el Oficio Ord. N°27, del H. Tribunal, de fecha 16 de marzo de 2026.

3. En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar una investigación con fecha 13 de marzo de 2026 (en adelante, “**Investigación**”), ejerciendo las facultades establecidas en el artículo 39 del DL 211 para recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente informe³.
4. El índice que se presenta a continuación da cuenta de la estructura de esta presentación:

ÍNDICE

I.	ANTECEDENTES.....	3
II.	REGULACIÓN DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS.	6
II.1.	NORMATIVA APLICABLE Y JURISPRUDENCIA RELEVANTE.	6
III.	CARACTERÍSTICAS Y ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE.....	8
III.1.	MERCADO RELEVANTE	8
III.2.	CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA.....	11
III.2.1.	Frentes de atraque de uso público en la Región de Valparaíso	11
III.2.2.	Estructura de propiedad de los puertos de uso público en la Región de Valparaíso	17
III.2.3.	Capacidad actualmente disponible y tasas de ocupación	19
III.2.4.	Importancia relativa de terminales portuarios según tipo de carga.....	24
III.3.	CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA.....	29
III.3.1.	Empresas navieras	31
III.3.2.	Agentes de naves	36
III.3.3.	Importadores, exportadores y consignatarios	38
III.3.4.	Transporte ferroviario	40
III.4.	BARRERAS A LA ENTRADA Y CONDICIONES DE COMPETENCIA FUTURAS	41
IV.	ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA.	47
IV.1.	OPERACIÓN UNIFICADA DE CARGA CONTENEDORIZADA Y GRANELES LÍQUIDOS EN EL TERMINAL MOLO SUR.....	47
IV.2.	RESTRICCIONES ESTRUCTURALES	54

³ Investigación Rol N°2845-26 FNE, caratulada “Informe al TDLC en Solicitud de Informe de Empresa Portuaria San Antonio sobre licitaciones y concesiones del Terminal Molo Sur y del Terminal N° 8 del Puerto de San Antonio”.

IV.2.1.	Restricciones a la Integración Horizontal	54
IV.2.2.	Restricciones a la Integración Vertical	57
IV.3.	PROCESO DE LICITACIÓN.....	65
IV.3.1.	Criterios de adjudicación.....	65
IV.3.2.	Modificaciones a las condiciones del contrato.	67
IV.3.3.	Parámetros indeterminados.....	69
IV.4.	CONTRATO DE CONCESIÓN.....	73
IV.4.1.	Resguardos conductuales.	73
IV.4.2.	Servicios y Tarifas Básicas.	75
IV.4.3.	Obligaciones de Pago.....	78
V.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	81
V.1.	SOBRE LA OPERACIÓN UNIFICADA DE GRANELES LÍQUIDOS Y CONTENEDORES EN EL TERMINAL MOLO SUR.....	81
V.2.	SOBRE LAS RESTRICCIONES ESTRUCTURALES	81
V.3.	SOBRE EL PROCESO DE LICITACIÓN.....	82
V.4.	SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN	82

I. ANTECEDENTES.

5. Conforme a lo ya indicado, EPSA solicitó al H. Tribunal la emisión de dos informes destinados a fijar las condiciones de competencia aplicables a las licitaciones y concesiones del Terminal Molo Sur y del Terminal Sitio 8 del Puerto de San Antonio.

6. Junto con las concesiones para la operación del Terminal Molo Sur y Terminal Sitio 8, la Solicitud presentada por EPSA define un marco acotado y diferenciado de inversiones. En particular, se contempla únicamente para la licitación del Terminal Molo Sur la ejecución de un Proyecto Obligatorio de Inversión (en adelante, “**POI**”), el cual consiste en la implementación de un sistema automatizado de amarre y desamarre de naves compuesto por unidades modulares de ventosas al vacío (*vacuum pads*) en los Sitios 1 y 2⁴. Este proyecto, cuya inversión se estima en US\$ 16 millones⁵, tiene como objetivo complementar el uso de espías tradicionales durante las maniobras de atraque y desatraque. Por el contrario, tratándose del Terminal Sitio 8, la Solicitud no contempla proyectos obligatorios

⁴ Solicitud, p. 29.

⁵ Anexos Bases Molo Sur, p. 31.

de inversión. Esta decisión responde al carácter transitorio y de corto plazo de las concesiones propuestas por EPSA, las cuales buscan sincronizar el término de los contratos de concesión vigentes con la puesta en marcha del proyecto Puerto Exterior de San Antonio, reduciendo el capital comprometido con el fin de facilitar la participación de nuevos competidores en el proceso licitatorio.

7. El Terminal Molo Sur está conformado por los Sitios 1 a 3 del Puerto de San Antonio, actualmente concesionado a San Antonio Terminal Internacional S.A. (en adelante, “**STI**”), donde se atiende principalmente carga contenedorizada. Asimismo, se adiciona un área destinada a la operación de graneles líquidos, actualmente concesionada a Terquim S.A. (en adelante, “**Terquim**”).

8. Por otra parte, el Terminal Sitio 8, actualmente operado por Puerto Panul S.A. (en adelante “**Panul**”), funciona bajo un modelo de especialización en la transferencia de graneles sólidos limpios (principalmente trigo, maíz y soya), e incluye un área adicional destinada al estacionamiento y despacho de camiones, asociados exclusivamente a la operación de dicho frente de atraque, la cual operará como zona de regulación de frecuencia para los camiones que reciban la carga despachada desde el Terminal Sitio 8.

9. EPSA señala en la Solicitud que la concesión del Terminal Sitio 8 expira el 31 de diciembre de 2029, mientras que la concesión del Terminal Molo Sur el 1 de enero de 2030. Esta circunstancia motiva la preparación de nuevos procesos licitatorios para ambos terminales.

10. Según expone EPSA, las nuevas concesiones tendrían una duración de ocho años, sin posibilidad de prórroga. EPSA justifica esta duración excepcional por la necesidad de coordinar el término de ambas concesiones con el inicio previsto de la operación del futuro Terminal Mar del Puerto de San Antonio, otorgando a EPSA la flexibilidad necesaria para el desarrollo de la infraestructura portuaria contemplada en su planificación de largo plazo⁶. Bajo esta lógica, las licitaciones sometidas a informe por EPSA constituyen una solución de carácter transitorio destinada a sincronizar el vencimiento de las concesiones con la puesta en marcha del Terminal Mar.

11. EPSA señala que, respecto de ambos terminales, concurren los supuestos previstos en los artículos 14 y 23 de la Ley N°19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal (en

⁶ Los informes económicos encargados por EPSA al Instituto de Sistemas Complejos de Ingeniería de la Universidad de Chile (en adelante, “**ISCI**”), titulados “*Análisis económico de las bases de licitación del Terminal Molo Sur del Puerto de San Antonio Versión definitiva*” (en adelante, “**Informe Económico ISCI Molo Sur**”) y “*Análisis económico de las bases de licitación del Terminal Sitio 8 del Puerto de San Antonio Versión definitiva*” (en adelante, “**Informe Económico ISCI Sitio 8**”), señala que estas son licitaciones transicionales.

adelante, “**Ley de Puertos**”) que hacen procedente el pronunciamiento previo de este H. Tribunal acerca de las condiciones de competencia que deberán regir los respectivos procesos licitatorios.

12. Asimismo, EPSA indica que las concesiones actualmente vigentes se encuentran sujetas a las condiciones de competencia establecidas en el Dictamen N°1045/1998 de la H. Comisión Preventiva Central (en adelante, “**CPC**”), de fecha 21 de agosto de 1998 (en adelante, “**Dictamen N°1045**”), y, en el caso del Terminal Molo Sur, a las modificaciones introducidas posteriormente por la Resolución N°11/2006 del H. Tribunal, de fecha 24 de enero de 2006, relativa a la Consulta de SAAM sobre eliminación de restricciones a la integración vertical (en adelante, “**Resolución N°11**”).

13. EPSA propone un conjunto de condiciones de competencia específicas para regular las futuras licitaciones y concesiones de ambos terminales. Entre ellas, destacan: (i) mantener en 60% el límite aplicable a la integración vertical en el Terminal Molo Sur y aumentar dicho límite de 40% a 60% para el Terminal Sitio 8⁷; (ii) perfeccionar las reglas establecidas en el Dictamen N°1045, armonizándolas con la jurisprudencia posterior de este H. Tribunal⁸; (iii) establecer una prohibición absoluta de integración horizontal para ambos terminales⁹; (iv) fijar la estructura tarifaria como criterio de adjudicación, esto es, el menor índice ofertado¹⁰; (v) establecer el régimen económico de la concesión, incluyendo las tarifas que podrán cobrarse a los usuarios y los pagos que el concesionario deberá efectuar a EPSA, de acuerdo con lo señalado en la Solicitud¹¹; y (vi) reforzar los resguardos a la competencia y determinadas reglas conductuales contenidas en el Dictamen N°1045, con el objeto de prevenir estrategias discriminatorias y conductas abusivas durante la vigencia de la concesión. En particular, estas medidas comprenden exigencias de acceso abierto y no discriminatorio a los servicios portuarios, reglas para la asignación de capacidad, estándares de calidad de servicio, obligaciones de información hacia la empresa portuaria, el fortalecimiento de sus facultades fiscalizadoras, la fijación de tarifas objetivas y no discriminatorias, y la imposición de multas en caso de incumplimiento¹².

14. Atendido lo anterior, el objeto del presente procedimiento consiste en determinar si las condiciones de competencia propuestas por EPSA resultan idóneas para resguardar la competencia en la asignación y explotación de los terminales objeto de licitación,

⁷ Solicitud, p. 33-38.

⁸ Solicitud, p. 39-44.

⁹ Solicitud, p. 38-39.

¹⁰ Solicitud, p. 39-40.

¹¹ Solicitud, p. 45-47.

¹² Solicitud p. 48-57.

considerando las características de la industria portuaria, la estructura competitiva de los mercados involucrados y la evolución que estos han experimentado desde el establecimiento de las condiciones actualmente vigentes.

15. Las condiciones de competencia analizadas en este aporte de antecedentes se encuentran contenidas en la Solicitud; en las Bases de Licitación Pública Concesión Portuaria Frente de Atraque Terminal Molo Sur Puerto San Antonio (en adelante, “**Bases Molo Sur**”) y sus anexos (en adelante, “**Anexos Molo Sur**”); y en las Bases de Licitación Pública Concesión Portuaria Frente de Atraque Terminal Sitio 8 Puerto San Antonio (en adelante, “**Bases Sitio 8**”) y sus anexos (en adelante, “**Anexos Sitio 8**”).

II. REGULACIÓN DE LAS CONCESIONES PORTUARIAS.

II.1. NORMATIVA APLICABLE Y JURISPRUDENCIA RELEVANTE.

16. El sector portuario estatal se rige fundamentalmente por la Ley de Puertos. Tuvo por objeto modernizar la administración de los puertos estatales, creando diez empresas del Estado¹³, continuadoras legales de EMPORCHI¹⁴, con la finalidad de: (i) impulsar y dinamizar el proceso de inversión en infraestructura, tecnología y gestión portuaria; y (ii) promover la competencia en el sector.

17. La Ley de Puertos dispone que estas empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, podrán hacerlo mediante el otorgamiento de concesiones portuarias¹⁵, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas¹⁶⁻¹⁷.

18. La Ley de Puertos establece, además, que las empresas portuarias podrán dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años y que,

¹³ Empresas Portuarias de Arica, Iquique, Antofagasta, Coquimbo, Valparaíso, San Antonio, Talcahuano-San Vicente, Puerto Montt, Chacabuco y Austral, según lo establecido en el artículo 1° de la Ley de Puertos.

¹⁴ El artículo 4 de la Ley de Puertos dispone que las empresas portuarias son descentralizadas, autónomas, se rigen por las normas de las sociedades anónimas abiertas, y tienen por objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos públicos.

¹⁵ El artículo 53 de la Ley de Puertos, define la concesión portuaria como “(...) *el contrato solemne, otorgado por escritura pública, a través del cual una empresa concede con exclusividad a una persona natural o jurídica, por un período determinado, un área de un bien inmueble para que ésta ejecute una obra, preste servicios, desarrolle o mantenga una obra, otorgándosele como contraprestación la explotación de la misma*”.

¹⁶ Artículo 70 de la Ley de Puertos.

¹⁷ El artículo 14 de la Ley de Puertos establece que las adjudicatarias de las referidas concesiones se regirán también por las normas de las sociedades anónimas abiertas.

tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros sólo se efectuará a través de la figura de las concesiones¹⁸.

19. Para que las empresas portuarias procedan a otorgar las concesiones, la Ley de Puertos señala que, en los puertos o terminales estatales de la región, deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño¹⁹ de aquel que es objeto de la concesión portuaria. De lo contrario, se deberá contar previamente con un informe de la extinta CPC -función actualmente radicada en el H. Tribunal- y, en tal caso, las concesiones deberán realizarse en los términos que establezca dicho informe²⁰.

20. Por su parte, el artículo 23 de dicha normativa establece que las labores de movilización de carga en los frentes de atraque estarán sometidas a un esquema multioperador²¹. No obstante, el directorio de la respectiva empresa portuaria podrá, mediante licitación pública, implementar un esquema monooperador²² en los frentes de atraque. En caso de no existir en los puertos o terminales estatales de la región otro frente capaz de atender la nave de diseño de aquel objeto de la licitación, el directorio deberá contar, además, con un informe de la extinta CPC -actualmente el H. Tribunal-, otorgándose la concesión en los términos que establezca dicho informe²³.

21. A la fecha, se han realizado múltiples solicitudes a la CPC y, posteriormente, al H. Tribunal, en relación con las condiciones para la entrega en concesión de la operación de distintos frentes de atraque de puertos estatales de uso público del país, según establece la Ley de Puertos, existiendo actualmente múltiples frentes de atraque concesionados sujetos al cumplimiento de Dictámenes de la CPC o informes del H. Tribunal, según corresponda.

22. Es así como, en el año 1998, las empresas portuarias de Valparaíso, San Antonio, Talcahuano y San Vicente²⁴ solicitaron a la CPC que, de conformidad con lo dispuesto en

¹⁸ Ibid.

¹⁹El artículo 53 de la Ley de Puertos define la nave de diseño como "*(...) la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque*".

²⁰ Artículo 14 de la Ley de Puertos.

²¹ El artículo 53 de la Ley de Puertos, define el esquema multioperador como: "*(...) el sistema y operación portuaria donde las distintas empresas de muellaje pueden prestar sus servicios en un mismo frente de atraque*".

²² El artículo 53 de la Ley de Puertos define el esquema monooperador como "*(...) el sistema de operación portuaria en que la movilización de carga en el frente de atraque es realizada por una única empresa de muellaje*".

²³ Artículo 23 de la Ley de Puertos.

²⁴ Las licitaciones sometidas a informe involucraban los siguientes frentes de atraque: (i) frente de atraque que comprende los Sitios 1 al 5 del Puerto de Valparaíso; (ii) frente de atraque que comprende los Sitios 1 ,2 y 3, "Molo Sur", del Puerto de San Antonio; (iii) frente de atraque que

los artículos 14 y 23 de la Ley de Puertos, emitiera un informe acerca de las condiciones de competencia que deberían regir la licitación de los principales frentes de atraque de los respectivos puertos, bajo un sistema monooperador²⁵, solicitud que se materializó en las condiciones, restricciones y obligaciones contenidas en el Dictamen N°1045.

23. Posteriormente, y específicamente en relación con el Terminal Molo Sur, en 2005, Sudamericana, Agencias Aéreas y Marítimas S.A. (en adelante, “**SAAM**”), solicitó al H. Tribunal que informara favorablemente respecto de la solicitud de eliminación o alzamiento de la restricción a la integración vertical del Dictamen N°1045. La Resolución N°11/2006 resolvió dicha solicitud, señalando que era conveniente mantener al menos un accionista que no fuera usuario relevante del frente de atraque para evitar o disminuir la posibilidad de que el concesionario desarrolle prácticas anticompetitivas. No obstante, atendidas las condiciones de competencia imperantes en ese momento, el H. Tribunal estimó procedente disminuir las restricciones a la integración vertical establecidas en el Dictamen N°1045, aumentando el límite de participación del 40% al 60%²⁶. En específico, el H. Tribunal consideró las siguientes circunstancias para justificar dicha flexibilización: (i) la competencia interportuaria ejercida por el Puerto de Valparaíso; (ii) la competencia intraportuaria proveniente del Terminal Espigón del Puerto de San Antonio; y (iii) las mejoras proyectadas para dicho terminal, las que le permitirían atender naves de mayor calado y, por ende, ejercer una mayor presión competitiva.

III. CARACTERÍSTICAS Y ANÁLISIS DEL MERCADO RELEVANTE.

III.1. MERCADO RELEVANTE

24. La definición del mercado relevante del producto en informes anteriores emitidos por el H. Tribunal ha sido consistente en delimitarlo a los servicios portuarios básicos en puertos estatales y privados de uso público, centrando su análisis en dos dimensiones de la capacidad de atención de la infraestructura portuaria a licitar: (i) la nave de diseño; y (ii) el tipo de carga²⁷.

comprende el Sitio 8, “Panul”, del Puerto de San Antonio, y; (iv) frente de atraque que comprende los Sitios 1 al 3 del Puerto de San Vicente.

²⁵ Estas condiciones se han replicado -con algunas variaciones- en los dictámenes e informes emitidos para solicitudes posteriores, también en virtud de la entrega en concesión de frentes de atraque, por parte de las respectivas Empresas Portuarias, bajo un sistema monooperador.

²⁶ Resolución N°11/2006, Considerando Décimo Cuarto.

²⁷ Véase: Informe N°18/2020 del H. Tribunal, relativo a la solicitud de la Empresa Portuaria San Antonio sobre Licitación del Terminal Mar del Puerto Exterior de San Antonio (en adelante, “**Informe N°18/2020**”), párrafos 11-29, pp. 26-32; Informe N°11/2014, relativo a la solicitud de Informe de Empresa Portuaria Antofagasta sobre licitación de concesión del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Antofagasta, secciones 6.1 y 6.2, pp. 23-26; e Informe N°9/2013, relativo a la Solicitud de Informe de Empormontt sobre licitación de concesión del Puerto de Puerto Montt, secciones 6.1 y 6.3, pp. 28-31 y 33; todos del H. Tribunal.

25. Conforme a los antecedentes recabados por esta Fiscalía, y de acuerdo con los antecedentes presentados *infra*, en el caso de la licitación del Terminal Molo Sur, el mercado relevante de producto corresponde a la provisión de servicios portuarios básicos ofrecidos en los puertos de uso público de la Región de Valparaíso, capaces de atender la nave de diseño tipo *New Panamax*, para la transferencia de carga general (en contenedores y fraccionada) y granel líquido.

26. En cuanto al granel líquido, es necesario distinguir entre el mercado del ácido sulfúrico y el de otros productos líquidos. Lo anterior se debe a que el ácido sulfúrico constituye un mercado relevante en sí mismo, dado que Codelco es el único usuario del Terminal de Ácido Sulfúrico operado por Terquim y, según lo informado por la empresa, dicha instalación corresponde a la única alternativa disponible para movilizar el ácido sulfúrico proveniente de la División El Teniente²⁸. Por consiguiente, para efectos del presente análisis, se distinguirá entre el mercado relevante de ácido sulfúrico y aquel correspondiente a los demás productos líquidos (en adelante, “**mercado de productos líquidos**”).

27. La definición de mercado relevante propuesta por esta Fiscalía difiere de aquella presentada por EPSA en su Solicitud²⁹ en dos aspectos. En primer lugar, conforme a los antecedentes recopilados durante la investigación y, como se expondrá más adelante, la nave de diseño del Terminal Molo Sur corresponde a una *New Panamax* y no a una *Post Panamax*, como sostiene EPSA. Esta caracterización resulta consistente con la información contenida en la Memoria Anual 2025 de STI³⁰.

28. En segundo lugar, a pesar de que EPSA incluyó los graneles sólidos dentro del mercado relevante de producto, esta Fiscalía estima que dicha categoría de carga no debe formar parte de éste, por cuanto, en primer lugar, STI no moviliza carga de granel sólido desde octubre de 2024³¹; además, durante ese año, el granel sólido representó únicamente el 0,5% de la carga movilizada por el terminal³²; y, por último, según información

²⁸ Véase Anexo Confidencial [1].

²⁹ Solicitud, pp. 24-26.

³⁰ Véase: Memoria Anual STI 2025, p. 18. Disponible en: https://www.cmfchile.cl/sitio/aplic/serdoc/ver_sgd.php?s567=81a73cda7124ca354297e3f54d0822bbVfDwQmVVNXFRVEJOUkVsNVRrUm5OVTFCUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1783453049 [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

³¹ Respuesta de STI, de fecha 15 de junio de 2026, a la pregunta 1 del Oficio Ord. N°1136, de fecha 10 de junio de 2026 y respuesta de STI, de fecha 21 de abril de 2026, a la pregunta 5 del Oficio Ord. N°626, de fecha 26 de marzo de 2026.

³² Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

proporcionada por la propia concesionaria, el terminal actualmente no dispone de capacidad para atender este tipo de carga³³.

29. De manera similar, y también conforme a lo señalado por EPSA en su Solicitud³⁴, para la licitación del Terminal Sitio 8, el mercado relevante de producto corresponde a la provisión de servicios portuarios básicos ofrecidos en los puertos de uso público de la Región de Valparaíso destinados a la atención de naves graneleras *Panamax* para la transferencia de granel sólido limpio.

30. Se excluyen de este mercado los graneles sólidos sucios o minerales, atendidas las diferencias en infraestructura, exigencias operacionales y estándares de inocuidad aplicables a cada tipo de carga³⁵. Asimismo, los antecedentes recabados indican que los terminales que atienden graneles sucios no constituyen una alternativa de sustitución para los usuarios de graneles limpios, dado los costos asociados a la limpieza y resguardo sanitario de las instalaciones³⁶. En el mismo sentido, el actual concesionario del Sitio 8 señaló que la atención de graneles sucios requeriría infraestructura adicional y la obtención de autorizaciones ambientales, lo que limita su sustituibilidad por el lado de la oferta³⁷.

31. En cuanto a la determinación del ámbito geográfico, se ha señalado que esta debe estar fundamentada en el análisis del *hinterland*, definido como el área de influencia geográfica del puerto, donde lo primordial es evaluar la distancia entre la infraestructura y los respectivos centros de consumo más que la cercanía entre los distintos terminales. De esta forma, y siguiendo lo establecido por el H. Tribunal, el mercado relevante geográfico debe ser circunscrito a la Región de Valparaíso. Esta delimitación se justifica porque otros puertos fuera de dicha región, como el de Coquimbo, no poseen la escala ni la capacidad para disciplinar competitivamente a los terminales de la zona central, debido a las significativas economías de escala y ahorros de costos que alcanzan las naves de mayor envergadura que operan en Valparaíso y San Antonio³⁸.

32. Lo anterior resulta aplicable a los distintos tipos de carga analizados, con excepción del ácido sulfúrico, respecto del cual los antecedentes indican que el Terminal de Ácido Sulfúrico de San Antonio constituye la única alternativa disponible para la movilización de

³³ Respuesta de STI, de fecha 15 de junio de 2026, a la pregunta 2 del Oficio Ord. N°1136, de fecha 10 de junio de 2026.

³⁴ Solicitud, pp. 29-31.

³⁵ Informe Económico ISCI Sitio 8, p. 8.

³⁶ Véase Anexo Confidencial [2].

³⁷ Véase Anexo Confidencial [3].

³⁸ Informe N°18/2020, párrafos 30-33, pp. 32-33

la producción proveniente de la División El Teniente de Codelco, como fue mencionado *supra*, por lo que la sustitución con otros terminales resulta especialmente limitada.

33. En virtud de lo establecido por el H. Tribunal y de los antecedentes aportados por la FNE, es posible concluir que los mercados relevantes en los que participan los terminales comprendidos en la Solicitud corresponden a la provisión de servicios portuarios básicos en la Región de Valparaíso para tres segmentos específicos: carga general, graneles líquidos, dentro del cual se distingue entre ácido sulfúrico y otros productos líquidos, así como granes sólidos limpios.

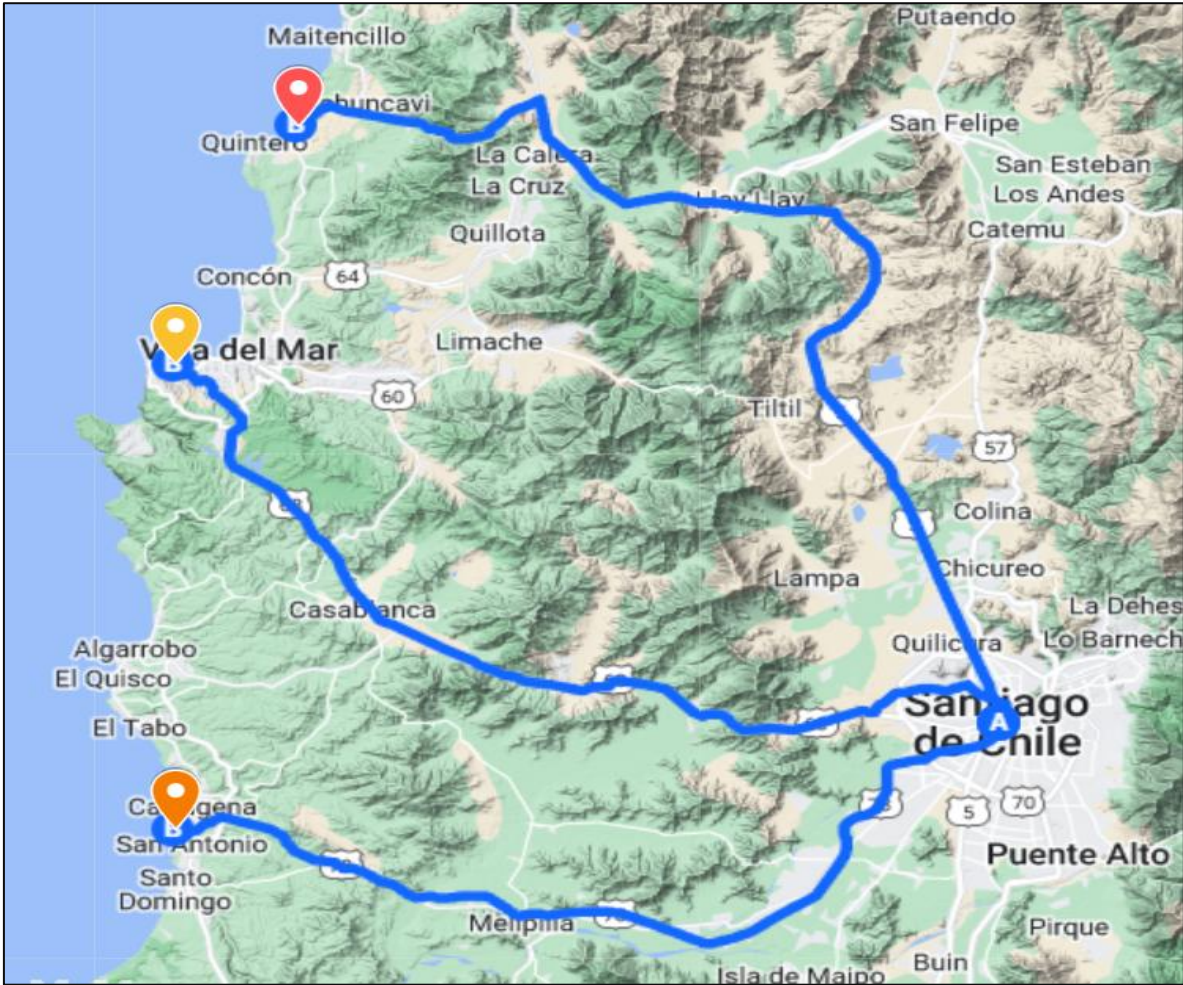
III.2. CARACTERIZACIÓN DE LA OFERTA

III.2.1. Frentes de atraque de uso público en la Región de Valparaíso

34. La Región de Valparaíso cuenta con tres bahías con infraestructura portuaria. Ordenadas de norte a sur, ellas son Quintero, Valparaíso y San Antonio. Estas bahías se encuentran aproximadamente a 150, 120 y 115 kilómetros de Santiago en carretera. Según la ubicación de los clientes, y la especialización de los terminales portuarios que se encuentran en estas bahías, algunos pueden ser más convenientes que otros en términos de cercanía y, por consiguiente, en costos de traslado³⁹.

³⁹ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 61.

Figura N°1: Mapa de bahías con infraestructura portuaria en la Región de Valparaíso



Fuente: Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, Figura N°1, p. 23.

35. En la Tabla N°1, se presenta un resumen de los frentes de atraque de uso público ubicados en la Región de Valparaíso, con indicación de si son de propiedad pública o privada, el tipo de carga que transfieren y, cuando corresponde, el término del periodo de concesión.

Tabla N°1: Terminales portuarios de uso público de la Región de Valparaíso

Puerto	Terminal Portuario (concesionario)	Propiedad	Tipo de carga	Fin concesión
San Antonio	Costanera-Espigón (DPW)	Público	Contenedores, fraccionada y granel	2031, extensible hasta 2041
	Molo Sur (STI)	Público	Contenedores, fraccionada y granel	Diciembre de 2029
	Sitio N°8 (Puerto Panul)	Público	Granel sólido	Diciembre de 2029
	Sitio N°9 (QC Policarpo Toro)	Público	Granel sólido	Diciembre de 2029

Puerto	Terminal Portuario (concesionario)	Propiedad	Tipo de carga	Fin concesión
	Terminal Marítimo de Productos Líquidos (Terquim)	Público	Granel líquido	Diciembre de 2029 ⁴⁰
	Terminal de Ácido Sulfúrico (Terquim)	Público	Granel líquido	Septiembre de 2028 ⁴¹
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	Público	Contenedores y fraccionada	Diciembre de 2029
	Terminal 2 (TPV)	Público	Contenedores y fraccionada	Diciembre de 2029 ⁴²
Bahía de Quintero	Oxiquim	Privado	Granel líquido	No aplica
	Ventanas	Privado	Granel sólido, granel líquido y fraccionada	No aplica

Fuente: Elaboración propia⁴³.

36. Como se desprende de la Tabla N°1, los terminales portuarios de la Bahía Quintero son ambos de propiedad privada, mientras que los de Valparaíso y San Antonio son estatales y de uso público, cuya operación se ha concesionado a empresas privadas. Si bien en investigaciones anteriores, esta Fiscalía había excluido a los terminales de la Bahía de Quintero de la definición de mercado relevante⁴⁴, de acuerdo con los nuevos antecedentes recabados en la presente investigación, ambos terminales atienden a terceros y, por ende, son de uso público y capaces de ejercer presión competitiva sobre los terminales cuyas licitaciones son materia de esta Solicitud.

37. En efecto, en el caso del Puerto de Ventanas, si bien en 2023 su transferencia de carga fraccionada era marginal en comparación con las toneladas movilizadas por los terminales concesionados de los puertos de San Antonio y Valparaíso⁴⁵, entre 2023 y 2025 aumentó la movilización de este tipo de carga en más de 7 veces, alcanzando una participación del 13% en el mercado regional de carga fraccionada en 2025, como se verá *infra*. Asimismo, Ventanas mantiene una participación relevante en el mercado de granel sólido limpio, con un 14% de participación en 2025, y en el segmento de productos líquidos,

⁴⁰ Solicitud, p. 18.

⁴¹ Solicitud, p. 18.

⁴² Al respecto, véase noticia de fecha 17 de junio de 2026, con referencia a la extensión de la concesión del Terminal 2 en el Puerto de Valparaíso. Disponible en: <https://www.puertovalparaiso.cl/puerto-valparaiso-y-tpv-firman-extension-de-concesion-del-terminal-2> [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

⁴³ Actualización de datos con antecedentes recabados en la Investigación, en base a Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, Tabla N°2, p. 24.

⁴⁴ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 67-68.

⁴⁵ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 65.

con un 18%. Por su parte, como se expondrá más adelante, Oxiquim alcanzó una participación de 74% en el mercado de productos líquidos durante ese mismo año.

38. A continuación, se revisa la nave de diseño de los terminales portuarios. Según se observa, el Terminal Molo Sur cuenta con una eslora y calado máximos de 363 y 14,89 metros, respectivamente, estando habilitado para atender naves de tipo *New Panamax*. Por su parte, el Terminal Sitio 8 cuenta con una eslora y calado máximos de 230 y 12,2 metros, respectivamente, pudiendo atender naves tipo *Panamax*.

Tabla N°2: Naves de diseño de los terminales portuarios en la Región de Valparaíso⁴⁶

Puerto	Terminal Portuario (concesionario)	Eslora máxima (m)	Calado máximo (m)	Nave de diseño
San Antonio	Costanera-Espigón (DPW)	367	14,1	<i>New panamax</i> , con restricciones de calado
	Molo Sur (STI)	363	14,89	<i>New panamax</i> ⁴⁷
	Sitio N°8 (Puerto Panul)	230	12,2	<i>Panamax</i>
	Sitio N°9 (QC Policarpo Toro)	190	10	<i>Handymax</i> ⁴⁸
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	366	14,1	<i>New panamax</i> con restricciones de calado
	Terminal 2 (TPV)	235	9,3	<i>Panamax</i>
Bahía de Quintero	Oxiquim	235	12,55	<i>Panamax</i>
	Ventanas	245	14,91	<i>Panamax</i>

Nota: Para el Puerto de Ventanas el calado es tomado como el máximo entre bitas informadas para el sitio.

Fuente: Elaboración propia⁴⁹.

⁴⁶ Clasificación de tipo de nave de acuerdo con The Geography of Transport Systems. Disponible en: <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/evolution-containerships-classes/> [fecha última consulta: 17 de julio de 2026]; y Stott, P. W., & Wright, P. N. H. (2011). "Opportunities for improved efficiency and reduced CO2 emissions in dry bulk shipping stemming from the relaxation of the Panamax beam constraint". International Journal of Maritime Engineering. Disponible en: <https://www.intmaritimeengineering.org/index.php/ijme/article/view/866> [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

⁴⁷ Véase: Memoria Anual STI 2025, p. 18. Disponible en: https://www.cmfchile.cl/sitio/aplic/serdoc/ver_sgd.php?s567=81a73cda7124ca354297e3f54d0822bbVfDwQmVVNXFRVEJOUkVsNVRrUm5OVTFcUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1783453049 [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

⁴⁸ Corresponde a naves graneleras de entre 35.000 y 50.000 DTW, eslora entre 180 a 200 metros y bajo calado, con grúas propias a bordo.

⁴⁹ En base a información contenida en: Plan Maestro Puerto de San Antonio 2023, cuadro 9, p. 36, disponible en https://www.puertosanantonio.com/psa/site/docs/20210405/20210405165008/plan_maestro_versio

39. Cabe tener presente que, de aprobarse la licitación conjunta de los Terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso, la nave de diseño del Terminal 2 se actualizaría al estándar *new panamax*. A su vez, para los futuros terminales del Puerto de San Antonio (Terminal Mar y Terminal Tierra), la nave de diseño que podrá operar en cada frente de atraque es la de portacontenedores *post-newpanamax*⁵⁰.

Tabla N°3: Nave de diseño de futuras obras en la Región de Valparaíso

Puerto	Terminal Portuario	Extensión muelle (m)	Área de acopio (ha)	Nave de diseño	Inicio concesión
Valparaíso	Terminal 2. Sitio Costanera	430	5,49	<i>new panamax</i>	2030
	Terminal 1. Muelle cruceros	560	0,62	No aplica	
	Terminal 1. Explanada San Mateo	No Aplica	6,45	No aplica	
	Terminal 1. Extensión Sitio 3 (+122 m)	862	1,47	<i>new panamax</i> , potencialmente <i>post newpanamax</i>	
San Antonio	Terminal Mar	1.730	34 (2037) 70 (2042)	<i>new panamax</i> , potencialmente <i>post newpanamax</i>	2037
	Terminal Tierra	1.730	34 (2037) 70 (2042)	<i>new panamax</i> , potencialmente <i>post newpanamax</i>	2047

Fuente: Actualización de datos con antecedentes recabados en la Investigación, en base a Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, Tabla N°4, p. 28⁵¹.

40. En la Tabla N°4 se presentan las toneladas transferidas por los puertos de uso público de la Región de Valparaíso durante 2025, desagregadas por tipo de carga. Como puede apreciarse, existe una marcada especialización operativa entre los distintos frentes de atraque en función de las mercancías que movilizan. Por una parte, los terminales Costanera Espigón y Molo Sur de San Antonio, junto con los terminales del Puerto de Valparaíso, transfieren principalmente carga general, tanto contenedorizada como fraccionada. Por otra parte, tal como se señaló previamente, el Terminal Sitio 8 del Puerto

[n_publicacion_v2.pdf](#) [fecha última consulta: 17 de julio de 2026]; Solicitud de EPV sobre licitación de concesión de la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso, disponible a folio 6 en el Rol NC N°542-24 de este H. Tribunal, Tabla N°16, p. 52; Respuesta de Oxiquim, de fecha 30 de abril de 2026, a la pregunta 2 del Oficio Ord. N°840-26, de fecha 23 de abril de 2026; Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (12 de septiembre de 2019), Resolución C.P. QUI. ORD. N° 12.600/161/VRS.: Habilita la operación del muelle Puerto Ventanas S.A., Quintero, pp. 4-6, disponible en https://www.directemar.cl/directemar/site/docs/20190916/20190916081635/13_12600_161_12091_9_publ.pdf [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

⁵⁰ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 69.

⁵¹ En particular, se considera que el atraso de un año en el inicio de la concesión del Terminal Mar implica un diferimiento de un año en la ejecución de las etapas subsiguientes del proyecto.

de San Antonio se especializa en la transferencia de graneles sólidos limpios, mientras que el Terminal Sitio 9 moviliza exclusivamente graneles líquidos. En cuanto a los terminales de la Bahía de Quintero, Oxiquim se dedica casi exclusivamente a la movilización de graneles líquidos, mientras que Ventanas, si bien se especializa en graneles sólidos sucios o minerales, también moviliza carga fraccionada, graneles sólidos limpios y graneles líquidos.

Tabla N°4: Toneladas transferidas por los puertos de uso público de la Región de Valparaíso según tipo de carga (toneladas 2025)⁵²

Puerto	Terminales	Contenedor	Fraccionada	Granel sólido limpio	Granel sólido sucio o mineral	Granel líquido	Total toneladas
San Antonio	Costanera Espigón (DPW)	83%	6%	1%	7%	3%	9.461.028
	Molo Sur (STI)	95%	0%	0%	0%	5%	10.815.022
	Sitio 8 (Panul)	0%	0%	100%	0%	0%	3.451.646
	Sitio 9 (QCPT)	0%	0%	0%	0%	100%	120.238
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	99%	1%	0%	0%	0%	7.724.084
	Terminal 2 (TPV)	4%	96%	0%	0%	0%	1.625.979
Bahía Quintero	Oxiquim ⁵³	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[90-100]%	[0 – 5.000.000]
	Ventanas	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[60-70]%	[0-10]%	[0 – 5.000.000]

Fuente: Elaboración propia⁵⁴.

41. Es importante destacar que en la Tabla N°4 no se incluyen las toneladas transferidas por Terquim, puesto que esta empresa no cuenta con un frente de atraque propio, sino que utiliza la infraestructura de otros terminales para la transferencia de carga. En particular, la transferencia de ácido sulfúrico se realiza a través del sitio 3 de STI y del Sitio C1 de DPW, mientras que la de los demás productos líquidos se efectúa exclusivamente mediante el sitio 3 de STI⁵⁵. En este contexto, la principal actividad de Terquim corresponde al almacenamiento de graneles líquidos. Para ello, dispone de cuatro estanques para ácido sulfúrico y 22 estanques destinados al almacenamiento de otros productos líquidos⁵⁶.

⁵² Véase Anexo Confidencial [4].

⁵³ Las toneladas movilizadas por Oxiquim incluyen ácido sulfúrico, el cual, como se señaló anteriormente, no forma parte del mercado relevante de ácido sulfúrico asociado al terminal concesionado por Terquim.

⁵⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas oferta”.

⁵⁵ Memoria de Cálculo I – “Terquim – AS” y “Terquim – Otros productos”.

⁵⁶ Memoria de Cálculo I – Hojas “Capacidad PL 2025” y “Capacidad AS 2025”.

42. En consecuencia, el mercado relevante de terminales portuarios para la movilización de carga general está conformado por los terminales concesionados a DPW, STI, TPS y TPV, además de Puerto Ventanas. Por su parte, el mercado de graneles sólidos limpios está integrado por DPW, Puerto Panul y Puerto Ventanas. Respecto de los productos líquidos, en la actividad de transferencia de carga participan los terminales operados por STI, DPW, QCPT, Oxiquim y Puerto Ventanas, mientras que en la actividad de almacenamiento intervienen los terminales operados por Terquim, QCPT y Oxiquim⁵⁷. Finalmente, en el caso del ácido sulfúrico, los servicios de transferencia son prestados por DPW y STI, en tanto que el servicio de almacenamiento es provisto exclusivamente por Terquim.

III.2.2. Estructura de propiedad de los puertos de uso público en la Región de Valparaíso

43. Los actuales propietarios de los frentes de atraque de la Región de Valparaíso se señalan en la Tabla N°5 a continuación.

Tabla N°5: Accionistas de terminales portuarios de la Región de Valparaíso

Puerto	Terminal Portuario (concesionario)	Accionista	Porcentaje	Grupo económico
San Antonio	Costanera-Espigón (DPW)	DP World Chile	99,995%	DP World
		DP World International	0,005%	
	Molo Sur (STI)	SSA Marine	50,00%	SSA Marine
		SAAM Terminals	50,00%	Hapag-Lloyd
	Sitio N°8 (Puerto Panul)	Marítima Valparaíso Chile SpA	49,00%	Marval
		Graneles de Chile S.A.	40,00%	Graneles de Chile
		CHL Renta Alternativa II Fondo de Inversión Privado	11,00%	
	Sitio N°9 (QC Policarpo Toro)	QC Terminales S.A.C.	99,99%	Quimpac
		Quimpac Corp S.A.C.	0,01%	
	Terminal de Productos Líquidos y Ácido Sulfúrico (Terquim)	Rederiet Odfjell	65%	Odfjell Group
		Mathilda	35%	
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	Neltume Ltda.	60,01%	Ultramar
		ConTug Terminals S.A.	39,99%	MSC
	Terminal 2 (TPV)	Agencias Universales S.A.	99%	Grupo Empresas Navieras (GEN)
		Terminales y Servicios de Contenedores S.A.	1%	

⁵⁷ Se excluye Puerto Ventanas porque, como se menciona en el párrafo 47 *infra*, no cuenta con estanques de almacenamiento dentro del puerto.

Bahía de Quintero	Oxiquim	Familia Navarrete Rolando ⁵⁸	92,06%	Familia Navarrete Rolando
		Otros Accionistas	7,94%	
	Puerto Ventanas	SK Inversiones Portuarias S.A.	46,21%	Sigdo Koppers
		Inversiones Marchigüe SpA	18,91%	Familia Izquierdo
		Inversiones CHF Limitada	10,39%	Familia Chadwick-Fresard
		Sigdo Koppers S.A.	7,49%	Sigdo Koppers
		BTG Pactual Chile S.A. Corredores de Bolsa	5,16%	Grupo BTG Pactual
		Otros accionistas < 5%	11,84%	

Fuente: Elaboración propia⁵⁹.

44. Los concesionarios de los terminales portuarios pertenecientes al mercado relevante actualmente son independientes entre sí, en términos de los grupos empresariales que participan en su propiedad. Por otra parte, algunos se encuentran integrados verticalmente, sea con el segmento de armador o naviera y agentes de naves. Así, el Terminal 1 del Puerto de Valparaíso se encuentra integrado con la naviera MSC y con el agente Ultramar, por su parte, el Terminal 2 está integrado con el agente de naves del grupo GEN, mientras que en el Puerto de San Antonio, el Terminal Molo Sur está integrado con la naviera Hapag-Lloyd, el Terminal Sitio 8 con el agente de naves Marítima de Valparaíso y Terquim con la naviera de productos líquidos Odfjell. Asimismo, es importante señalar que el segundo mayor accionista de Puerto Panul, Graneles de Chile, tiene como controladores a Gonzalo Vial

⁵⁸ El detalle de los accionistas controladores se encuentra en: Memoria Integrada Oxiquim 2025, pp. 30-31, disponible en https://www.cmfchile.cl/sitio/aplic/serdoc/ver_sgd.php?s567=4dcb3b39d60b62f99fb6f5a9026b1301VFdwQmVVNXFRVEJOUkVsNVRrUm5OVTUzUFQwPQ==&secuencia=-1&t=1783523357 [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

⁵⁹ En base a información contenida en: Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, Tabla N°5, p. 29; Comisión para el Mercado Financiero (en adelante, “CMF”), Ficha de Puerto Panul S.A – 12 mayores accionistas, disponible en https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=O&rut=96909330&grupo=&tip_oentidad=RGEIN&row=AAAwy2ACTAAAByxAAM&vig=VI&control=svs&pestanía=5 [fecha última consulta: 17 de julio de 2026]; CMF, Ficha de QC Policarpo Toro S.A. – 12 mayores accionistas, disponible en https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=O&rut=77209129&grupo=&tip_oentidad=RGEIN&row=AAAwy2ACTAAACuGAAa&vig=VI&control=svs&pestanía=5 [fecha última consulta: 17 de julio de 2026]; CMF, Ficha de Puerto Ventanas S.A. – 12 mayores accionistas, disponible en: https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=96602640&grupo=&tip_oentidad=RVEMI&row=&vig=VI&control=svs&pestanía=5 [fecha última consulta: 17 de julio de 2026]; Memoria Integrada Oxiquim 2025, p. 31; Puerto de San Antonio – Terquim San Antonio, disponible en <https://www.puertosanantonio.com/concesionarios/terquim-san-antonio> [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

Concha, quien también es uno de los controladores de Agrosuper⁶⁰, y a Graneles del Sur⁶¹, sociedad que, a su vez, también es controlada por Gonzalo Vial Concha⁶².

III.2.3. Capacidad actualmente disponible y tasas de ocupación

45. En las Tablas N°6 y N°7 se presentan, a continuación, las capacidades actuales de los terminales portuarios que pertenecen al mercado relevante de carga general, en términos de toneladas y TEUs, respectivamente.

Tabla N°6: Capacidades terminales de uso público de la Región de Valparaíso en carga general, toneladas/año⁶³

Puerto	Terminal (concesionario)	Transferencia	Acopio	Acceso camiones	Acceso ferroviario	Capacidad restrictiva
San Antonio	Costanera Espigón (DPW)	11.146.053	13.356.046	16.334.733	480.433	Accesos
	Molo Sur (STI)	15.373.865	15.373.865			
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	12.457.981	8.882.714	22.425.600	N/A	Acopio
	Terminal 2 (TPV)	562.383	1.194.194	27.331.200	981.120	Transferencia
Bahía Quintero	Ventanas	[5.000.000-10.000.000]	[5.000.000-10.000.000]	[0-5.000.000]	[0-5.000.000]	Accesos

Fuente: Elaboración propia⁶⁴.

⁶⁰ Véase: Reporte Integrado Matriz Agrosuper 2025, p. 211. Disponible en: <https://www.agrosuper.com/pdf/Reporte-Integrado-Agrosuper-2025.pdf> [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

⁶¹ De acuerdo con información obtenida por esta FNE del Servicio de Impuestos Internos.

⁶² Véase: Reporte Integrado Matriz Agrosuper 2025, p. 259.

⁶³ Véase Anexo Confidencial [5].

⁶⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas oferta”.

Tabla N°7: Capacidades terminales de uso público de la Región de Valparaíso en carga general, miles de TEUs/año⁶⁵

Puerto	Terminal (concesionario)	Transferencia	Acopio	Acceso camiones	Acceso ferroviario	Capacidad restrictiva
San Antonio	Costanera Espigón (DPW)	1.160	1.390	1.700	50	Accesos
	Molo Sur (STI)	1.600	1.600			
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	1.344	958	2.391	N/A	Acopio
	Terminal 2 (TPV)	61	129	2.914	47	Transferencia
Bahía Quintero	Ventanas	[0 – 1.000]	[0 – 1.000]	[0 – 1.000]	[0 – 1.000]	Accesos

Fuente: Elaboración propia⁶⁶.

46. Como ya ha sido señalado por esta Fiscalía en procesos anteriores, la capacidad efectiva de los terminales portuarios viene dada por la correspondiente al punto más restringido del flujo de la carga, esto es, por la menor capacidad disponible en los diferentes segmentos del transporte de la carga al interior del terminal portuario⁶⁷. Si se consideran las capacidades restrictivas para la movilización de carga general a nivel regional, se alcanza un total de 3 millones de TEUs/año y 31 millones de toneladas/año.

47. Por su parte, en la Tabla N°8 se presentan las capacidades de almacenamiento de los terminales portuarios que pertenecen al mercado relevante de productos líquidos. Según se observa, a nivel regional existe una capacidad de almacenamiento de entre 80.000 y 90.000 m³ en productos líquidos. Además, si bien el Puerto de Ventanas moviliza productos líquidos, no cuenta con estanques de almacenamiento dentro del puerto⁶⁸. En cuanto al ácido sulfúrico, Terquim posee una capacidad de almacenamiento de entre 20.000 y 30.000 m³, lo cual representa aproximadamente el 60% de su capacidad total de almacenamiento⁶⁹.

⁶⁵ Véase Anexo Confidencial [6].
⁶⁶ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas oferta”.
⁶⁷ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 78.
⁶⁸ Véase Anexo Confidencial [7].
⁶⁹ Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

Tabla N°8: Capacidades de almacenamiento de terminales de uso público de la Región de Valparaíso en productos líquidos, m³ ⁷⁰

Puerto	Terminal	Capacidad
San Antonio	Terminal Marítimo de Productos Líquidos (Terquim)	[10.000 – 20.000]
	Sitio 9 (QCPT)	[30.000 – 40.000]
Bahía Quintero	Oxiquim	[30.000 – 40.000]
Total		[80.000 – 90.000]

Fuente: Elaboración propia⁷¹.

48. Por último, en la Tabla N°9 se presentan las capacidades actuales de los terminales portuarios que pertenecen al mercado relevante de graneles sólidos limpios. Si se consideran las capacidades restrictivas para este tipo de carga a nivel regional, se alcanza un total aproximado de 7 millones de toneladas al año. Sin perjuicio de lo anterior, dicha cifra no necesariamente representa capacidad efectivamente disponible para la transferencia de graneles sólidos limpios.

49. En efecto, Panul es el único terminal de la región dedicado exclusivamente a este tipo de carga. Por su parte, de acuerdo con lo señalado por Puerto Ventanas, los sitios de atraque de dicho puerto no son exclusivos para una determinada carga y las capacidades reportadas fueron calculadas considerando la totalidad de la capacidad ociosa disponible para la carga analizada⁷². Asimismo, como se expone en la Tabla N°4, el terminal Costanera Espigón se especializa casi exclusivamente en carga general.

50. Adicionalmente, algunos clientes de Puerto Panul han señalado que los terminales que también movilizan graneles sólidos sucios o minerales, como Puerto Ventanas o DPW, no constituyen sustitutos directos, debido a los costos adicionales asociados a las exigencias de limpieza e inocuidad requeridas para la transferencia de graneles sólidos limpios⁷³. Por tanto, la capacidad efectivamente disponible para la transferencia de graneles sólidos limpios en la región sería inferior a los 7 millones de toneladas anuales antes señalados.

51. Cabe destacar que Puerto Ventanas es el único terminal de la región que dispone de áreas de acopio para graneles sólidos limpios. En contraste, Puerto Panul no cuenta con

⁷⁰ Véase Anexo Confidencial [8].

⁷¹ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas oferta”.

⁷² Respuesta de Puerto de Ventanas, de fecha 15 de junio de 2026, a la pregunta 1 del Oficio Ord. N°1135, de fecha 10 de junio de 2026.

⁷³ Véase Anexo Confidencial [9].

capacidades de almacenamiento para este tipo de carga, por lo que la descarga se realiza de manera directa sobre camiones para su posterior transporte⁷⁴.

Tabla N°9: Capacidades terminales de uso público de la Región de Valparaíso en graneles sólidos limpios, toneladas/año⁷⁵

Puerto	Terminal	Transferencia	Acopio	Acceso camiones	Acceso ferroviario	Capacidad restrictiva
San Antonio	Sitio 8 (Panul)	3.500.000	N/A	4.400.000	N/A	Transferencia
	Costanera Espigón (DPW)	2.200.000	N/A	2.200.000	N/A	Accesos
Bahía Quintero	Ventanas	[3.000.000 – 5.000.000]	[1.000.000 – 3.000.000]	[0 – 5.000.000]	[0 – 1.000.000]	Accesos

Fuente: Elaboración propia⁷⁶.

52. Finalmente, a continuación, se presentan en la Tabla N°10 las tasas de ocupación de los terminales portuarios concesionados, según el porcentaje de horas efectivas en que estuvo ocupado cada sitio respecto del total de horas que el mismo estuvo disponible para la atención de una nave. De manera complementaria, en la Tabla N°11 se presentan los días del año que los terminales portuarios operaron en condiciones de congestión, identificando de esta manera si el terminal ha operado con un mayor nivel de exigencia operacional en algunos periodos del año.

Tabla N°10: Tasas promedio de ocupación sitios de atraque (horas de uso vs. horas disponibles)⁷⁷

Puerto	Terminal	Sitio	Año 2024	Año 2025
San Antonio	Costanera Espigón (DPW)	Costanera	[40-50]%	[50-60]%
		4 y 5	[50-60]%	[40-50]%
	Molo Sur (STI)	1	[70-80]%	[80-90]%
		2	[70-80]%	[80-90]%
		3	[20-30]%	[10-20]%
	Sitio 8 (Panul)	8	[90-100]%	[80-90]%
	Policarpo Toro (QCPT)	9	[0-10%]	[0-10%]
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	1 y 2	[50-60]%	[50-60]%
		3	[40-50%]	[50-60]%
		4 y 5	[10-20%]	[10-20%]
	Terminal 2 (TPV)	6	[40-50%]	[60-70]%
		7	[20-30%]	[30-40%]
		8	[70-80%]	[80-90%]

⁷⁴ Véase Anexo Confidencial [10].

⁷⁵ Véase Anexo Confidencial [11].

⁷⁶ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas oferta”.

⁷⁷ Véase Anexo Confidencial [12].

Bahía Quintero	Ventanas	2	[0-10]%	[10-20]%
		3	[40-50]%	[40-50]%
		5	[30-40]%	[40-50]%
	Oxiquim	Norte	[10-20%]	[10-20%]
		Sur	[0-10]%	[0-10]%

Fuente: Elaboración propia⁷⁸.

Tabla N°11: Número de días al año con niveles de congestión^{79,80,81}

Puerto	Terminal	Tasa de ocupación	Año 2024	Año 2025
San Antonio	Costanera Espigón (DPW)	Entre 60% y 80%	[70-80]	[80-90]
		Superior a 80%	[0-10]	[20-30]
	Molo Sur (STI)	Entre 60% y 80%	[230-240]	[220-230]
		Superior a 80%	[80-90]	[40-50]
	Sitio 8 (Panul)	Entre 60% y 80%	-	-
		Superior a 80%	[340-350]	[310-320]
	Policarpo Toro (QCPT)	Entre 60% y 80%	[0-10]	[0-10]
		Superior a 80%	[0-10]	[0-10]
Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	Entre 60% y 80%	[120-130]	[220-230]
		Superior a 80%	[10-20]	[30-40]
Bahía Quintero	Oxiquim	Entre 60% y 80%	[0-10]	[0-10]
		Superior a 80%	[0-10]	[0-10]

Fuente: Elaboración propia⁸².

53. Respecto de los terminales que operan en el mercado relevante de carga general, las tablas muestran que los sitios 1 y 2 del Terminal Molo Sur registraron en 2025 tasas promedio de ocupación superiores al 80%. Asimismo, STI señaló haber operado con niveles de congestión -esto es, con tasas de ocupación superiores al 60%- en más de 300 días en 2024 y más de 250 días en 2025. Por su parte, DPW informó tasas de ocupación y una cantidad de días con congestión considerablemente menores a las reportadas por STI. En contraste, TPS informó haber operado con niveles de congestión durante más de 250 días en 2025. Respecto de TPV, este señaló no contar con información de congestión sistematizada por día, por lo que acompañó antecedentes relativos a las tasas de ocupación mensuales. De acuerdo con lo informado por dicho terminal, durante 2025 operó cuatro

⁷⁸ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas ocupación y congestión”.

⁷⁹ Se excluye el Puerto de Ventanas pues, según lo informado, la empresa no cuenta con dicha información. Véase: respuesta de Puerto de Ventanas, de fecha 06 de mayo de 2026, a la pregunta 2, letra b), del Oficio Ord. N°841-26, de fecha 28 de abril de 2026.

⁸⁰ De acuerdo con lo señalado por Panul, dado que el terminal cuenta con único sitio de atraque y que las naves son atendidas por orden de llegada, el número de días con ocupación mayor al 80% reportado corresponde al tiempo neto de ocupación efectiva del sitio en el año (en horas), dividido por 24. Véase: respuesta de Puerto Panul, de fecha 6 de julio de 2026, a la pregunta 1 del Oficio Ord. N°1337-26, de fecha 2 de julio de 2026.

⁸¹ Véase Anexo Confidencial [13].

⁸² Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas ocupación y congestión”.

meses con tasas de ocupación superiores al 60%, nivel considerado indicativo de congestión⁸³. Por último, el Puerto de Ventanas declaró haber operado con tasas de ocupación menores al 60% en 2024 y 2025.

54. En relación con los terminales que operan en el mercado relevante de graneles sólidos limpios, Panul declaró haber operado con niveles de ocupación cercanos al 90% en 2024 y 2025. Adicionalmente, informó que el tiempo neto de ocupación efectiva de su sitio de atraque durante dichos años equivale a aproximadamente [25-300] días al año⁸⁴. En contraste, como fue mencionado con anterioridad, tanto DPW como Ventanas registraron tasas de ocupación sustancialmente menores.

55. Por último, en relación con los terminales que participan en los mercados relevantes de ácido sulfúrico y productos líquidos, durante 2025 el 98% de la carga transferida a través del sitio 3 de STI correspondió a graneles líquidos⁸⁵, incluyendo tanto ácido sulfúrico como otros productos líquidos. En ese mismo período, la tasa de ocupación de dicho sitio alcanzó solo un 15%. No obstante, según lo señalado por Terquim, este sitio presenta restricciones operacionales para la atención de naves cuando los sitios 1 y 2 se encuentran ocupados⁸⁶, por lo que su disponibilidad efectiva sería significativamente menor que la que podría inferirse únicamente a partir de su tasa de ocupación. Por su parte, el terminal Costanera de DPW, que también es utilizado para la transferencia de ácido sulfúrico, registró una tasa de ocupación superior al 50% durante 2025. En contraste, Oxiquim y QCPT, terminales dedicados a la transferencia de otros productos líquidos, reportaron tasas de ocupación y niveles de congestión considerablemente inferiores, ambos por debajo del 15%.

III.2.4. Importancia relativa de terminales portuarios según tipo de carga

56. Las participaciones de mercado de los terminales portuarios de uso público para carga general se presentan en el Gráfico N°1. Según se observa, el principal terminal portuario de la región de Valparaíso que moviliza carga general es STI (aproximadamente [30%-40%]⁸⁷ en los últimos tres años). Lo siguen DPW y TPS, con participaciones cercanas al 30%. Por su parte, TPV y Ventanas mantienen una participación marginal en este tipo de

⁸³ Memoria de Cálculo I – Hoja “Respuesta I. 1 - (b)”.

⁸⁴ Véase Anexo Confidencial [14]. Cabe señalar que este indicador no es estrictamente comparable con el número de días con congestión reportado por los demás terminales, por cuanto se basa en el tiempo acumulado de ocupación efectiva y no en la cantidad de días en que la tasa de ocupación superó un determinado umbral.

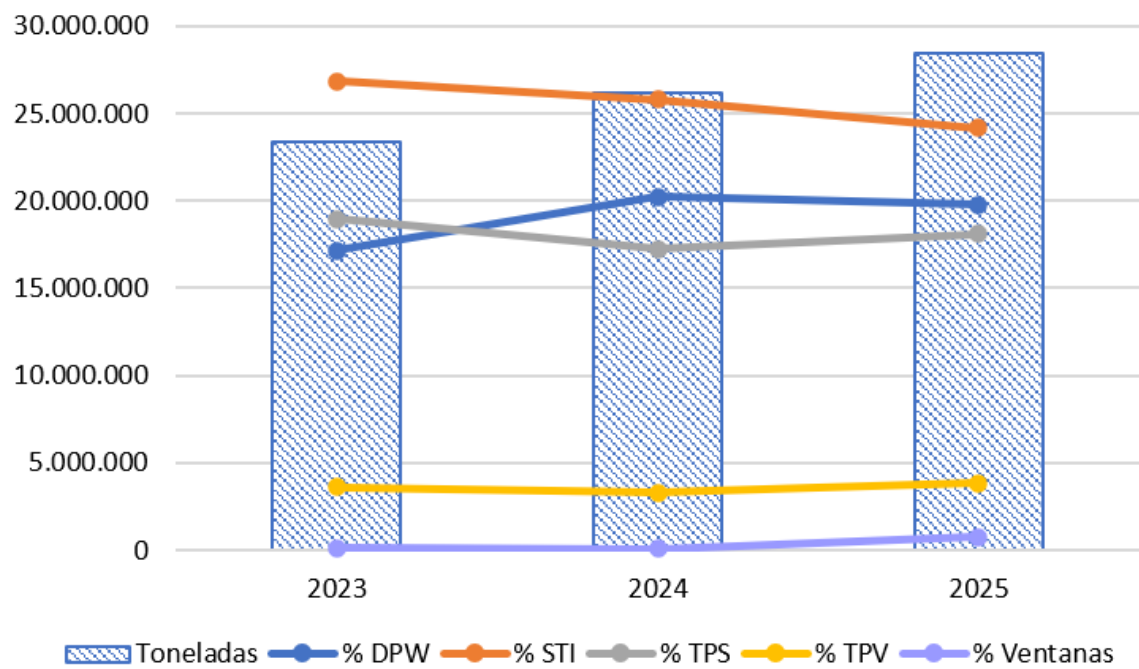
⁸⁵ Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

⁸⁶ Véase Anexo Confidencial [15]. Asimismo, véase Aporte de Antecedentes de Terquim, a folio 41, Rol NC-N°567-26.

⁸⁷ Véase Anexo Confidencial [16].

carga, con el [1%-5%]⁸⁸ y [0%-1%]⁸⁹ de la carga transferida, respectivamente. De esta forma, el mercado relevante de terminales portuarios que movilizan carga general está altamente concentrado, con un Índice de Herfindhal Hirschman (en adelante, “HHI”) en 2025 cercano a los 3.000 puntos⁹⁰.

Gráfico N°1: Participaciones de mercado en carga general por toneladas⁹¹



Fuente: Elaboración propia⁹².

57. El panorama es similar si se observa exclusivamente la carga contenedorizada, donde lidera STI con aproximadamente el [30%-40%]⁹³ de la participación en los últimos tres años, seguido por DPW y TPS con participaciones cercanas al 30%. En contraste, la carga contenedorizada movilizada por TPV es muy marginal. Además, Puerto Ventanas no moviliza este tipo de carga.

⁸⁸ Véase Anexo Confidencial [17].

⁸⁹ Véase Anexo Confidencial [18].

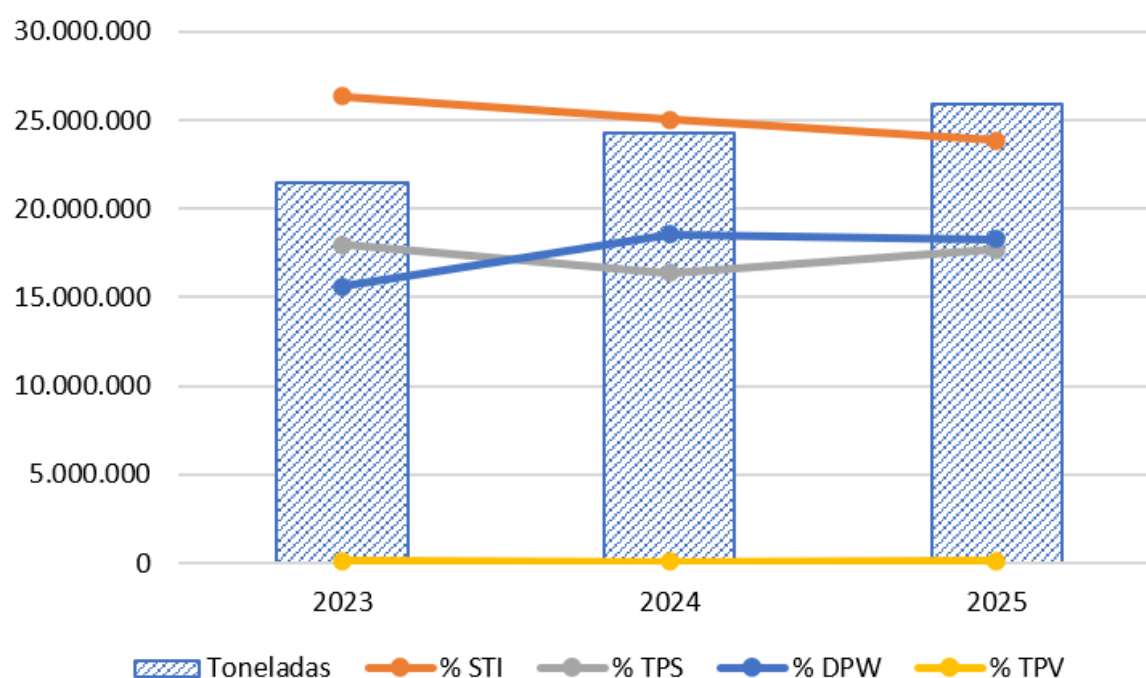
⁹⁰ Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

⁹¹ Véase Anexo Confidencial [19].

⁹² Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

⁹³ Véase Anexo Confidencial [20].

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



Fuente: Elaboración propia⁹⁴.

58. Por el contrario, en el segmento de carga fraccionada, TPV es el terminal con mayor relevancia, concentrando aproximadamente el [60%-70%]⁹⁵ de la carga movilizada durante los últimos tres años. En segundo lugar se ubica DPW, aunque con una participación considerablemente menor, cercana al [20%-30%]⁹⁶. Por su parte, la participación de STI en este mercado es prácticamente marginal, ya que en los últimos años movilizó menos del 1% de la carga fraccionada de la región. Asimismo, destaca el crecimiento registrado por Puerto Ventanas, cuya participación aumentó desde un [1%-5%]⁹⁷ en 2023 a más de un 10%⁹⁸ en 2025.

⁹⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

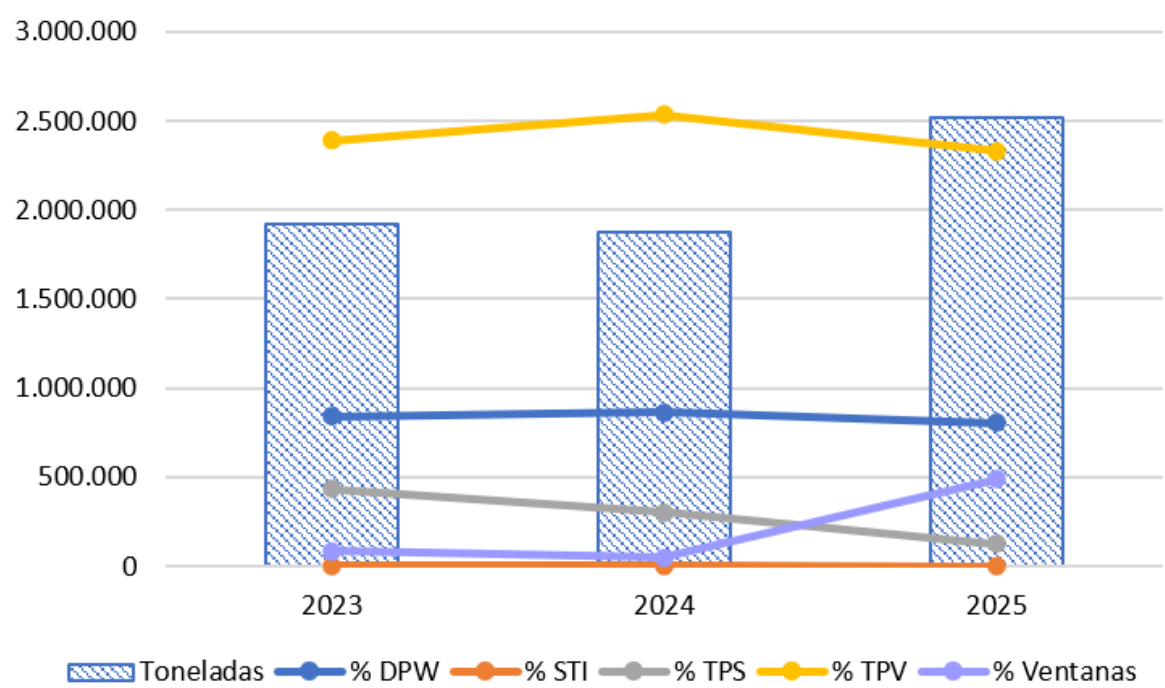
⁹⁵ Véase Anexo Confidencial [21].

⁹⁶ Véase Anexo Confidencial [22].

⁹⁷ Véase Anexo Confidencial [23].

⁹⁸ Véase Anexo Confidencial [24].

Gráfico N°3: Participaciones de mercado en carga fraccionada por toneladas⁹⁹



Fuente: Elaboración propia¹⁰⁰.

59. En cuanto al mercado de graneles sólidos limpios, Panul concentra prácticamente la totalidad de la transferencia regional de este tipo de carga, registrando una participación promedio de [70%-90%]¹⁰¹ en los últimos tres años. Le sigue Puerto Ventanas, aunque con una incidencia sustancialmente menor, cercana al [0%-10%]¹⁰². En contraste, DPW presenta una participación reducida en este segmento, alcanzando solo un [0%-1%]¹⁰³ de participación en 2025. Así, de acuerdo con las participaciones observadas, el mercado relevante de terminales portuarios que movilizan granel sólido limpio mantiene un nivel de concentración elevado, con un HHI que superó los 7.300 puntos en 2025¹⁰⁴.

⁹⁹ Véase Anexo Confidencial [25].

¹⁰⁰ Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

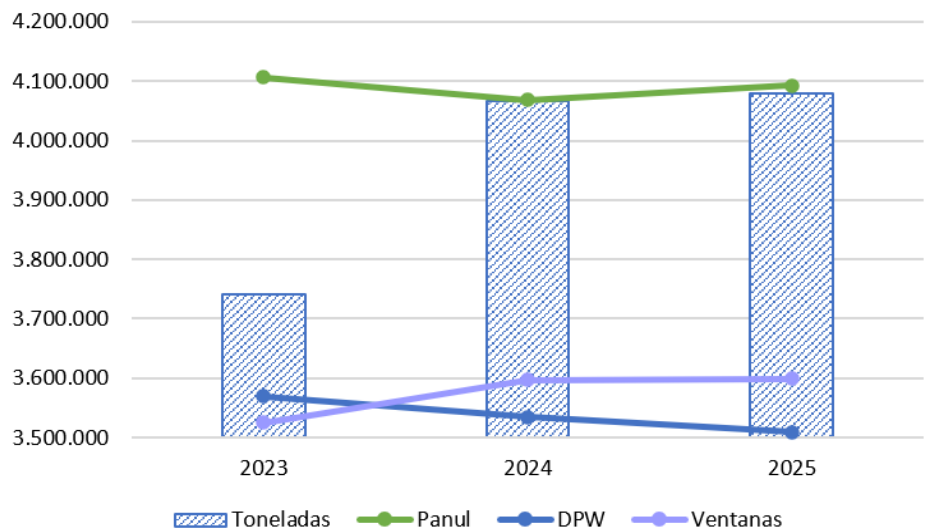
¹⁰¹ Véase Anexo Confidencial [26].

¹⁰² Véase Anexo Confidencial [27].

¹⁰³ Véase Anexo Confidencial [28].

¹⁰⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

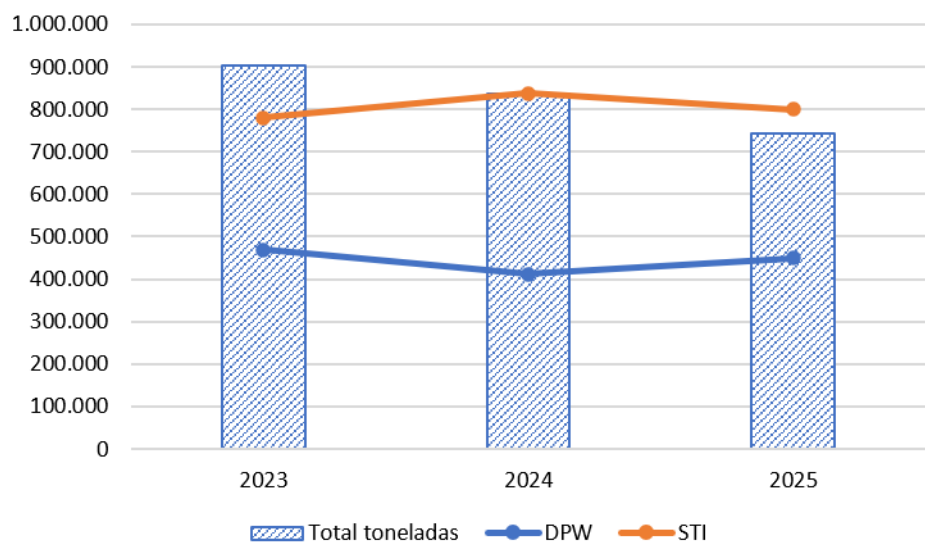
Gráfico N°4: Participaciones de mercado en granel sólido limpio por toneladas



Fuente: Elaboración propia¹⁰⁵.

60. En relación con el mercado de ácido sulfúrico, STI movilizó en promedio el [60%-80%]¹⁰⁶ de la carga entre 2023 y 2025, mientras que DPW solo transfirió el [20%-40%]¹⁰⁷. En este contexto, el mercado presenta una elevada concentración, registrando en 2025 un HHI cercano a los 5.400 puntos para la actividad de transferencia¹⁰⁸. Además, como fue mencionado con anterioridad Terquim es el único oferente de almacenamiento.

Gráfico N°5: Participaciones de mercado en transferencia de ácido sulfúrico por toneladas



Fuente: Elaboración propia¹⁰⁹.

¹⁰⁵ Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

¹⁰⁶ Véase Anexo Confidencial [29].

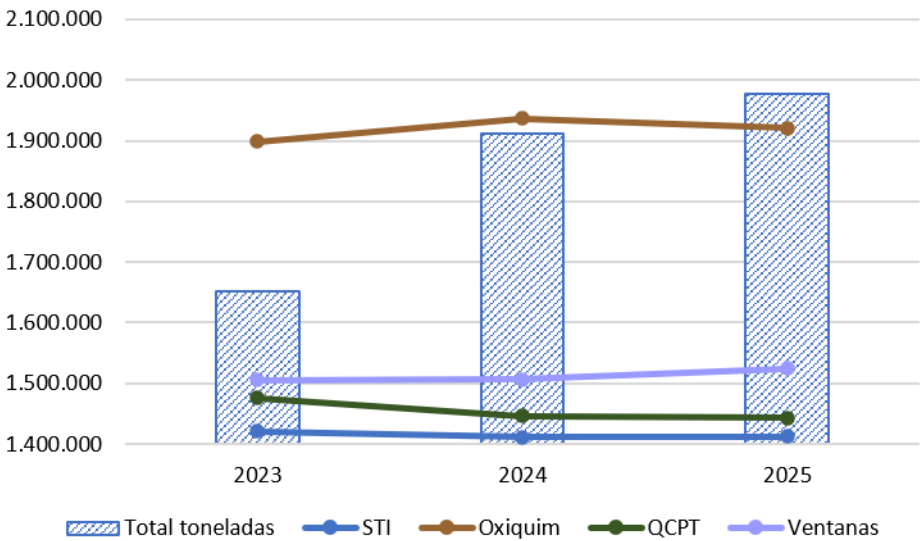
¹⁰⁷ Véase Anexo Confidencial [30].

¹⁰⁸ Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

¹⁰⁹ Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

61. Por último, en el mercado de otros productos líquidos, Oxiquim se posiciona como el principal actor, concentrando en promedio el [60%-80%]¹¹⁰ de la carga transferida entre 2023 y 2025. En segundo lugar se ubica Puerto Ventanas, con una participación de [10%-20%]¹¹¹, seguido por QCPT, con un [5%-10%]¹¹². En contraste, la participación de STI es reducida, representando en promedio solo el [0%-5%]¹¹³ del mercado durante dicho período. En consecuencia, el mercado relevante de terminales portuarios dedicados a la movilización de productos líquidos se caracteriza por un alto grado de concentración, alcanzando en 2025 un HHI superior a 5.800 puntos¹¹⁴.

Gráfico N°6: Participaciones de mercado en otros productos líquidos (excluido ácido sulfúrico) por toneladas



Fuente: Elaboración propia¹¹⁵.

III.3. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA

62. En la presente sección se revisarán las participaciones de mercado de empresas navieras, agentes de naves y usuarios finales (consignatarios) de los mercados relevantes de interés.

63. En los terminales portuarios, el usuario que contrata y paga los servicios de transferencia de carga varía según el tipo de carga transferida, lo que a su vez determina distintas relaciones comerciales entre los operadores portuarios y los agentes de la cadena

¹¹⁰ Véase Anexo Confidencial [31].

¹¹¹ Véase Anexo Confidencial [32].

¹¹² Véase Anexo Confidencial [33].

¹¹³ Véase Anexo Confidencial [34].

¹¹⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Toneladas transferidas”.

¹¹⁵ Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

logística. En el caso de la carga general, correspondiente principalmente a contenedores, es la naviera quien contrata y paga los servicios portuarios asociados a la transferencia de la carga, ya sea de forma directa o a través de sus agentes de nave. Por consiguiente, la relación de estos terminales con los consignatarios es mínima o nula. Ello se explica porque, en este segmento, los consignatarios se encuentran altamente atomizados y no tienen incidencia en la elección del terminal portuario en el que se embarcará o desembarcará su mercancía¹¹⁶. En consecuencia, carecen de capacidad para ejercer poder de negociación frente a los terminales portuarios¹¹⁷.

64. En cambio, en los terminales especializados en graneles, tanto sólidos como líquidos, es el consignatario quien contrata directamente estos servicios con el terminal¹¹⁸⁻¹¹⁹. Por ello, a diferencia de lo que ocurre en los terminales de contenedores, la relación comercial de los terminales con las navieras suele ser limitada o incluso inexistente. Asimismo, en algunos casos los propios consignatarios no mantienen una relación directa con las navieras, dado que la importación de los productos se realiza a través de *traders* o empresas comercializadoras internacionales, las cuales actúan como intermediarias en la compra y venta de *commodities*¹²⁰. De este modo, la interacción principal de los terminales graneleros se produce con los consignatarios de la carga y las agencias de naves¹²¹.

65. En atención a las diferencias descritas en la relación comercial existente entre los terminales portuarios y los distintos agentes de la cadena logística, el análisis de participaciones de mercado que se presenta a continuación se focaliza en aquellos actores que efectivamente demandan o intermedian la contratación de los servicios portuarios en cada mercado relevante. Así, en el mercado de carga general se examinarán las participaciones de las navieras, por ser estas las principales contratantes de los servicios de transferencia de carga. Por su parte, las participaciones de los agentes de nave se presentarán para los tres mercados relevantes analizados, dado su rol transversal como representantes de las naves y nexo operativo entre los terminales y las compañías navieras. Finalmente, las participaciones de los consignatarios se analizarán únicamente en los mercados de graneles líquidos y graneles sólidos limpios, donde estos constituyen la contraparte comercial directa de los terminales portuarios y concentran la demanda por estos servicios.

¹¹⁶ Escrito de observaciones a la prueba de la FNE en autos Rol C N°506-24, folio 748, párr. 81.

¹¹⁷ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 153 y 159.

¹¹⁸ Véase Anexo Confidencial [35].

¹¹⁹ Véase Anexo Confidencial [36].

¹²⁰ Véase Anexo Confidencial [37].

¹²¹ Véase Anexo Confidencial [38].

III.3.1. Empresas navieras

66. Las navieras o armadores son las empresas responsables del transporte marítimo de carga. Sus servicios pueden clasificarse, en términos generales, en servicios de línea y servicios “*tramp*” o “*spot*”. Los servicios de línea se caracterizan por operar de manera regular, con itinerarios definidos y recaladas en puertos específicos, siendo utilizados principalmente para el transporte de carga contenedorizada. En contraste, los servicios *tramp* o *spot* no siguen itinerarios preestablecidos, operando de forma ocasional o bajo demanda, y suelen estar orientados al transporte de carga a granel o fraccionada¹²².

67. La clasificación anterior, expuesta en diversas presentaciones previas de la FNE¹²³, resulta relevante para el análisis, en cuanto determina la forma en que las navieras se relacionan con los terminales portuarios en su calidad de clientes. En este contexto, las navieras son las encargadas de contratar y pagar los servicios portuarios asociados a la transferencia de carga, directamente o a través de sus agentes de naves. Así, aquellas que prestan servicios de línea suelen vincularse con los terminales mediante contratos que consideran la reserva de ventanas de tiempo y sitios de atraque, con el objeto de asegurar recaladas periódicas conforme a sus itinerarios. Por el contrario, las navieras que operan bajo la modalidad *tramp* o *spot*, al no contar con itinerarios predefinidos, generalmente no suscriben este tipo de acuerdos, acogiéndose a las tarifas públicas y reglas de prioridad establecidas en los respectivos manuales de servicio de los terminales¹²⁴.

68. En la Tabla N°12 se presentan las participaciones de mercado en el segmento armador o naviera para carga general. Se observa que MSC, Maersk y Hapag-Lloyd son las empresas navieras más relevantes de la Región de Valparaíso en su calidad de armadores¹²⁵, concentrando sobre el 50% de las toneladas de carga general transferidas durante el año 2025. Atendido que TPV no atiende naves portacontenedores, la participación de esas empresas en el Terminal 2 del Puerto de Valparaíso o bien no existe o es sustantivamente menor.

¹²² Informe de aprobación FNE de fecha 19 de julio de 2023, relativo a la adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd AG, Rol FNE F332-2022 (en adelante, “**Informe Rol FNE F332-2022**”), párr. 20.

¹²³ Véanse: Informe de archivo relativo a la operación de concentración entre Cía. Sud Americana de Vapores S.A. y Hapag-Lloyd A.G., Rol FNE F27-2014, párr. 22; Informe de aprobación relativo a la adquisición de acciones de Grupo Empresas Navieras, SAAM Puertos y Ransa Comercial en Terminal Puerto Arica por Inversiones Neltume e Inversiones y Construcciones Belfi S.A., Rol FNE F135-2018, párr. 27; e Informe Rol FNE F332-2022, párr. 20.

¹²⁴ Véase: Informe Rol FNE F332-2022, párr. 21.

¹²⁵ Las participaciones se determinaron en base a las toneladas transferidas por los buques de cada empresa naviera, asociando una empresa naviera por buque.

Tabla N°12: Participaciones de mercado, en toneladas, en el segmento armador o naviera para carga general (2025)¹²⁶

Armador o naviera	San Antonio		Valparaíso		Región de Valparaíso
	DPW	STI	TPS	TPV	
MSC	[0-10]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	20%
Maersk	[0-10]%	[30-40]%	[20-30]%	[0-10]%	18%
Hapag - Lloyd	[20-30]%	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	18%
CMA - CGM	[30-40]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	9%
COSCO	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%	9%
Otros	[20-30]%	[10-20]%	[20-30]%	[90-100]%	25%
Total (%)	100%	100%	100%	100%	100%
Total toneladas	[5.000.000 – 10.000.000]	[10.000.000 – 15.000.000]	[5.000.000 – 10.000.000]	[0 – 5.000.000]	[25.000.000 – 30.000.000]

Fuente: Elaboración propia¹²⁷.

69. Es preciso recordar que las navieras portacontenedores compiten entre sí en cada una de las rutas comerciales de servicios regulares de transporte marítimo en que participan¹²⁸. En la Tabla N°13 se presentan las rutas comerciales que llegaron a los terminales especializados en carga contenedorizada de la Región de Valparaíso (STI, DPW y TPS) en el año 2025 y su relevancia en términos de las toneladas transferidas en ese año¹²⁹. Como se observa, la ruta marítima con mayor relevancia en la Región de Valparaíso corresponde a los servicios con destino a Asia, seguido por aquellos que se dirigen hacia la costa oeste de Sudamérica y el norte de Europa.

Tabla N°13: Toneladas movilizadas por ruta en los terminales especializados en carga contenedorizada de la Región de Valparaíso

Ruta	Toneladas	%
Asia	8.168.487	44%
Costa Oeste de Sudamérica (WCSA)	2.318.247	13%
Norte de Europa	2.246.234	12%
Costa Este de Norteamérica (NAEC)	1.544.004	8%
Costa Oeste de Norteamérica (NAWC)	1.079.084	6%
Mediterráneo	1.044.908	6%
Costa Este de Sudamérica (ECSA)	665.991	4%
Otras	1.478.601	7%
Total	18.545.557	100%

Fuente: Elaboración propia¹³⁰.

¹²⁶ Véase Anexo Confidencial [39]. Puerto Ventanas declaró no tener información de los armadores o empresas navieras que recalán en su terminal. Respuesta de Puerto Ventanas, de fecha 6 de mayo de 2026, a la pregunta 7, letra c), del Oficio Ord. N°866, de fecha 28 de abril de 2026.

¹²⁷ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas demanda”.

¹²⁸ Entendiendo como ruta, al camino establecido por el rango de puertos servidos en los dos extremos de un servicio naviero, distinguiendo además por la direccionalidad de cada ruta. En Rol FNE F-83-17, “Notificación de Operación de Concentración entre Maersk y Hamburg Süd”, párr. 12.

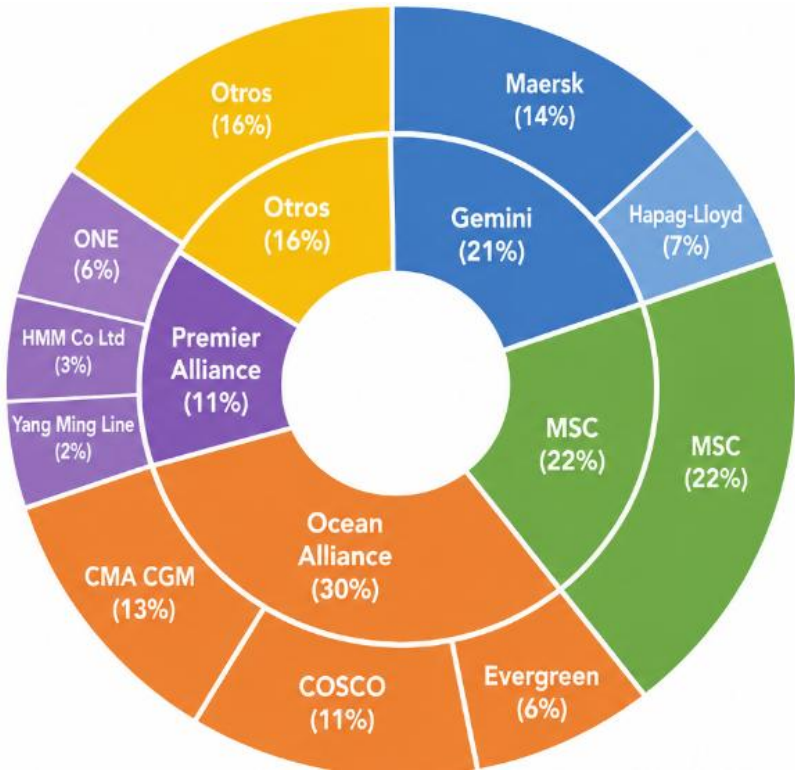
¹²⁹ Cabe señalar que la tabla fue construida a partir de datos de la plataforma SEMPAT, la cual no considera las cargas de cabotaje, las taras de los contenedores ni los contenedores vacíos, por lo que los resultados deben interpretarse con cautela.

¹³⁰ Memoria de Cálculo II – Hoja “Tablas”.

70. En determinados casos, la prestación de servicios regulares se realiza a través de acuerdos de conferencias o consorcios navieros celebrados entre distintas compañías especializadas en el transporte de contenedores, con el objeto de coordinar y efectuar conjuntamente la movilización de carga.

71. El Gráfico N°7 presenta la participación en términos de capacidad, medida en TEUs de las principales empresas navieras y su agrupación en los consorcios globales más importantes: Gemini agrupa a Maersk y Hapag-Lloyd; MSC opera de manera independiente; Ocean Alliance está conformada por CMA CGM, COSCO y Evergreen Marine; mientras que Premier Alliance reúne a ONE, HMM y Yang Ming Marine Transport Corporation.

Gráfico N°7: Participación de mercado medida en TEUs e integrantes de consorcios a nivel mundial (mayo 2026)



Fuente: Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°566-26, folio 73, Gráfico N°2, p. 27.

72. En la Tabla N°14 se presenta el porcentaje de toneladas movilizadas durante el año 2025 considerando las principales rutas, las cuales en conjunto representan más del 90% del total movilizado.

Tabla N°14: Alianzas navieras por rutas en toneladas (2025)¹³¹

Ruta	Alianza	Naviera	Toneladas	Participación
Asia Participación: 44%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[500.000 - 1.000.000] [1.000.000 – 2.000.000]	[0-10]% [10-20]%
	MSC	MSC	[1.000.000 – 2.000.000]	[10-20]%
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[1.000.000 – 2.000.000]	[10-20]%
		Cosco	[500.000 - 1.000.000]	[10-20]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[1.000.000 - 2.000.000]	[10-20]%	
Costa Oeste de Sudamérica (WCSA) Participación: 13%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[500.000 - 1.000.000] [0 - 500.000]	[20-30%] [10-20]%
	MSC	MSC	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Cosco	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[500.000 - 1.000.000]	[20-30%]	
Norte de Europa Participación: 12%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[500.000 - 1.000.000] [0 - 500.000]	[20-30%] [10-20]%
	MSC	MSC	[500.000 - 1.000.000]	[20-30%]
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[0 - 500.000]	[10-20]%
		Cosco	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[0 - 500.000]	[0-10]%	
Costa Este de Norteamérica (NAEC) Participación: 8%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[0 - 500.000] [0 - 500.000]	[10-20]% [20-30%]
	MSC	MSC	[0 - 500.000]	[20-30%]
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Cosco	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[0 - 500.000]	[10-20]%	

¹³¹ Véase Anexo Confidencial [40]. Cabe señalar que las navieras fueron agrupadas en función de alianzas internacionales expuestas en el Gráfico N°7, por lo que estas agrupaciones no necesariamente reflejan de manera precisa la estructura de las rutas específicas de la Región del Valparaíso.

Costa Oeste de Norteamérica (NAWC) Participación: 6%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[0 - 500.000] [0 - 500.000]	[20-30%] [10-20]%
	MSC	MSC	[0 - 500.000]	[20-30]%
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Cosco	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[10-20]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[0 - 500.000]	[0-10]%	
Mediterráneo Participación: 6%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[0 - 500.000] [0 - 500.000]	[10-20]% [10-20]%
	MSC	MSC	[0 - 500.000]	[30-40]%
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[0 - 500.000]	[20-30%]
		Cosco	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[0 - 500.000]	[0-10]%	
Costa Este de Sudamérica (ECSA) Participación: 4%	Gemini	Hapag - Lloyd Maersk	[0 - 500.000] [0 - 500.000]	[30-40]% [50-60]%
	MSC	MSC	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Ocean Alliance	CMA - CGM	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Cosco	[0 - 500.000]	[0-10]%
		Evergreen	[0 - 500.000]	[0-10]%
	Premier Alliance	HMM	[0 - 500.000]	[0-10]%
ONE		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Yang Ming		[0 - 500.000]	[0-10]%	
Otros	Otros	[0 - 500.000]	[0-10]%	

Fuente: Elaboración propia¹³².

73. Se observa una participación relevante y transversal de las principales alianzas navieras en todas las rutas analizadas. Destacan Gemini, a través de Hapag-Lloyd y Maersk, especialmente en las rutas WCSA y Norte de Europa, donde sus miembros concentran entre el 40% y 50% del mercado, respectivamente¹³³. Asimismo, se aprecia que la ruta Asia presenta una estructura relativamente más desconcentrada, con la participación de múltiples navieras con cuotas relevantes, mientras que ruta Norte de Europa exhibe mayores niveles de concentración, liderados por Hapag-Lloyd, MSC y CMA-CGM. Sin perjuicio de lo anterior, no se identifican rutas atendidas exclusivamente por una sola alianza o naviera, lo que da cuenta de la existencia de alternativas en todos los mercados analizados, aunque con distintos grados de intensidad competitiva. En la Tabla N°15 se

¹³² Memoria de Cálculo II – Hoja “Tablas”.

¹³³ Véase Anexo Confidencial [41].

presentan los servicios navieros que operan en las distintas rutas comerciales con arribo a la Región de Valparaíso, junto con las empresas navieras que los operan.

Tabla N°15: Servicios navieros con arribo a la Región de Valparaíso

Ruta	Servicio	Navieras
Asia	AC3	Maersk
	ACSA3	CMA – CGM, COSCO, Evergreen, OOCL, PIL, Wan Hai
	ACSA1, M2X	CMA – CGM, COSCO, OOCL
	Alpaca	MSC
	AN1, AN2, Andes Express, AX1, AX2, AX3, Inca, NW1, NW2, Sling 1, Sling 2, Sling 3	Hapag-Lloyd, HMM, MSC, ONE
	AS2, SA8, WSA6, WS6	Evergreen, PIL, Wan Hai, Yang Ming
	ACSA2, TLP1, WSA3	CMA – CGM, COSCO, Evergreen, OOCL, Wan Hai
	WSA	COSCO, Evergreen, PIL, Wan Hai, Yang Ming
Costo Este y Oeste de Sudamérica	Conosur	Hapag-Lloyd, Maersk
	INCA SHUTTLE 1 (INCAS)	CMA – CGM, COSCO, Evergreen, Express Feeder
	INCA SHUTTLE 2 (INCAS2)	CMA – CGM, COSCO, Express Feeder, OOCL
	Feeder Atacama	Maersk
Europa	CLX	Maersk
	NWC-USA-SAWC	MSC
	EurosaXL, SWX	CMA – CGM, COSCO, Hapag-Lloyd, OOCL
Norteamérica	Americas XL, FLX	CMA – CGM, COSCO, ONE, OOCL
	USEC	Cool Carriers
	USWC	Cool Carriers

Fuente: Elaboración propia¹³⁴.

III.3.2. Agentes de naves

74. Los servicios prestados por los agentes de naves tienen relación con la coordinación del arribo, zarpe y atención de la nave al interior del terminal en que ella finalmente recala¹³⁵. En esta sección, cabe señalar que las tablas fueron elaboradas únicamente sobre la base de información proveniente de los terminales portuarios, sin que haya sido posible

¹³⁴ En base a las respuestas a la pregunta N°4 del Oficio OCO N°32, de fecha 26 de marzo de 2026, remitidas por: (i) Hapag Lloyd, de fecha 7 de abril de 2025; (ii) Ocean Network Express, de fecha 10 de abril de 2026; (iii) Hyundai Merchant Marine, de fecha 17 de abril de 2026; (iv) Mediterranean Shipping Company, de fecha 7 de abril de 2026; (v) Wan Hai Lines, de fecha 10 de abril de 2026; (vi) CMA-CGM, de fecha 17 de abril de 2026; (vii) Maersk Chile, de fecha 7 de abril de 2026; (viii) Evergreen Shipping Agency, de fecha 30 de marzo de 2026; (ix) Pacific International Lines, de fecha 10 de abril de 2026; y (x) Cool Carriers Chile, de fecha 20 de abril de 2026.

¹³⁵ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 150.

contrastarla con los antecedentes entregados directamente por los agentes de naves. Por tanto, estas representan las toneladas transferidas por las naves agenciadas y no necesariamente corresponden a la carga “agenciada”, conforme a las diferentes metodologías descritas por el H. Tribunal en su Informe N°36/2025.

75. En la Tabla N°16 se presentan las participaciones de los agentes de nave en los distintos terminales portuarios del mercado relevante de carga general en 2025. Se observa que Ian Taylor, Ultramar y MSC Chile son actores relevantes en el mercado relevante de carga general, concentrando sobre el 70% de la carga movilizada en 2025. Nótese que tanto Ultramar como MSC Chile se encuentran integrados verticalmente con empresas navieras, destacándose que MSC Chile es el agente de naves de la naviera MSC, que participa en el transporte marítimo de carga en contenedores¹³⁶.

Tabla N°16: Participaciones de mercado, en toneladas, en el segmento de agentes de naves para carga general (2025)¹³⁷

Agente de naves	San Antonio		Valparaíso		Bahía de Quintero	Región de Valparaíso
	DPW	STI	TPS	TPV	Ventanas	
Ian Taylor	[30-40]%	[30-40]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%	27%
Ultramar	[30-40]%	[10-20]%	[30-40]%	[50-60]%	[10-20]%	27%
MSC Chile	[0-10]%	[20-30]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%	20%
Agunsa	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[60-70]%	12%
Somarco	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	10%
Otros	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[10-20%]	4%
Total (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total toneladas	[5.000.000 – 10.000.000]	[10.000.000 – 15.000.000]	[5.000.000 – 10.000.000]	[0 – 5.000.0000]	[0 – 5.000.0000]	[25.000.000 – 30.000.000]

Fuente: Elaboración propia¹³⁸.

76. Por su parte, en la Tabla N°17 se presentan las participaciones de los agentes de nave en los distintos terminales portuarios que movilizan carga en los mercados relevantes de ácido sulfúrico y productos líquidos. Destaca la relevancia de Ultramar, Inchcape y Agental, quienes concentraron en 2025 más del 80% de los graneles líquidos transferidos en la Región de Valparaíso.

¹³⁶ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 152.

¹³⁷ Véase Anexo Confidencial [42].

¹³⁸ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas demanda”.

Tabla N°17: Participaciones de mercado, en toneladas, en el segmento de agentes de naves para graneles líquidos (2025)¹³⁹

Agente de naves	San Antonio			Bahía de Quintero		Región de Valparaíso
	DPW	STI	QCPT	Oxiquim	Ventanas	
Ultramar	[90-100]%	[90-100]%	[20-30]%	[50-60]%	[0-10]%	56%
Inchcape	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[80-90]%	13%
Agental	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[10-20]%	[0-10]%	13%
B & M	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%	7%
Trust Seapath	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	7%
Agunsa	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	2%
Ian Taylor	[0-10]%	[0-10]%	[20-30]%	[0-10]%	[0-10]%	2%
LBH	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	[0-10]%	0%
Total (%)	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Total toneladas	[0 – 500.000]	[500.000 – 1.000.000]	[0 – 500.000]	[1.500.000 – 2.000.000]	[0 – 500.000]	2.931.971

Fuente: Elaboración propia¹⁴⁰.

77. Por último, en la Tabla N°18 se presentan las participaciones de los agentes de nave en los distintos terminales portuarios del mercado relevante de graneles sólidos limpios. Según se observa, en este mercado operan únicamente cuatro agentes de nave, destacando Agental y Ultramar, que en conjunto concentran más del 70% de la participación de mercado.

Tabla N°18: Participaciones de mercado, en toneladas, en el segmento de agentes de naves para graneles sólidos limpios (2025)¹⁴¹

Agente de naves	San Antonio		Bahía de Quintero	Región de Valparaíso
	DPW	Panul	Ventanas	
Agental	[0-10]%	[40-50]%	[30-40]%	45%
Ultramar	[30-40]%	[20-30]%	[50-60]%	34%
B & M	[0-10]%	[10-20]%	[0-10]%	18%
Agunsa	[60-70]%	[0-10]%	[0-10]%	3%
Total (%)	100%	100%	100%	100%
Total toneladas	[0 - 500.000]	[3.000.000 – 3.500.000]	[500.000 – 1.000.000]	4.078.736

Fuente: Elaboración propia¹⁴².

III.3.3. Importadores, exportadores y consignatarios

78. Como se señaló previamente, los servicios de los terminales graneleros suelen ser contratados directamente por los propietarios de la carga. En las tablas siguientes se

¹³⁹ Véase Anexo Confidencial [43]. Es importante señalar que la tabla presenta las participaciones de los agentes de nave tanto para el mercado relevante del ácido sulfúrico como para el de otros productos líquidos. Esto se debe a que la información proporcionada por algunos concesionarios no permite distinguir los agentes de nave asociados a cada uno de estos mercados relevantes.

¹⁴⁰ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas demanda”.

¹⁴¹ Véase Anexo Confidencial [44].

¹⁴² Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas demanda”.

presentan las participaciones de mercado, medidas en toneladas movilizadas, de los consignatarios de otros productos líquidos y de graneles sólidos limpios. Es importante recordar que, como fue mencionado *supra*, sólo Codelco moviliza ácido sulfúrico en los terminales de San Antonio.

79. De acuerdo con la información expuesta, los principales consignatarios de los terminales de productos líquidos corresponden a empresas dedicadas a la producción, importación y transporte de combustibles y gas. Por su parte, en el mercado de graneles sólidos limpios, los principales consignatarios son empresas del sector agroindustrial, destacando Agrosuper, que concentra más del 50% de la carga de este tipo movilizada en la región.

Tabla N°19: Participaciones de mercado, en toneladas, por consignatario en otros productos líquidos (2025)¹⁴³

Consignatario	San Antonio		Bahía de Quintero		Región de Valparaíso
	Terquim	QCPT	Oxiquim	Ventanas	
Gasmar	[0-5]%	[0-5]%	[30-50]%	[0-5]%	[20-30]%
Enex	[0-5]%	[0-5]%	[0-5]%	[80-100]%	[10-20]%
Copec	[0-5]%	[0-5]%	[20-40]%	[0-5]%	[10-20]%
Trading de Gas	[0-5]%	[0-5]%	[20-40]%	[0-5]%	[10-20]%
ENAP	[0-5]%	[0-5]%	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
Otros	[80-100]%	[80-100]%	[0-5]%	[0-5]%	[10-20]%
Total (%)	100%	100%	100%	100%	100%
Total toneladas	[0 – 500.000]	[0 – 500.000]	[1.000.000 – 1.500.000]	[0 – 500.000]	1.977.618

Fuente: Elaboración propia¹⁴⁴.

Tabla N°20: Participaciones de mercado, en toneladas, por consignatario en graneles sólidos limpios (2025)¹⁴⁵

Consignatario	San Antonio		Bahía de Quintero	Región de Valparaíso
	DPW	Panul	Ventanas	
Agrosuper	[0-5]%	[40-50]%	[90-100]%	[50-60]%
Graneles de Chile	[0-5]%	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
ADM Chile Comercial	[0-5]%	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
Agrícola Tarapacá	[0-5]%	[5-10]%	[0-5]%	[5-10]%
Otros	[90-100]%	[10-20]%	[0-5]%	[10-20]%
Total (%)	100%	100%	100%	100%
Total toneladas	[0 - 500.000]	[3.000.000 – 3.500.000]	[500.000 – 1.000.000]	4.078.736

Fuente: Elaboración propia¹⁴⁶.

¹⁴³ Véase Anexo Confidencial [45].

¹⁴⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas demanda”.

¹⁴⁵ Véase Anexo Confidencial [46].

¹⁴⁶ Memoria de Cálculo I – Hoja “Tablas demanda”.

III.3.4. Transporte ferroviario

80. Respecto de los usuarios ferroviarios, en la Región de Valparaíso operan Ferrocarriles del Pacífico S.A. (en adelante “**Fepasa**”) y Transap S.A. (en adelante, “**Transap**”). Entre 2023 y 2025, Fepasa, cuya propiedad mayoritaria pertenece a Puerto Ventanas S.A.¹⁴⁷, transportó carga general desde y hacia los terminales portuarios concesionados por DPW, STI y TPS. Asimismo, movilizó graneles sólidos limpios desde y hacia los terminales de Panul y Ventanas. Por su parte, Transap transportó carga general vinculada exclusivamente a los terminales portuarios de DPW y STI, ubicados en el Puerto de San Antonio. Además, Transap es la empresa ferroviaria encargada de la movilización de ácido sulfúrico con origen o destino en Terquim.

81. En las Tablas N°21 y N°22 se presentan los volúmenes de carga movilizadas por dichos usuarios ferroviarios entre 2023 y 2025 en los mercados de carga general y de graneles sólidos limpios. Se excluyen de dichas tablas los volúmenes de ácido sulfúrico transportados por Transap, dado que estos coinciden con las toneladas movilizadas por Terquim, las que fueron presentadas anteriormente. Lo anterior se explica porque el ferrocarril constituye el único medio terrestre utilizado por Codelco para transportar ácido sulfúrico hacia las instalaciones de Terquim¹⁴⁸.

Tabla N°21: Toneladas movilizadas de carga general por usuarios ferroviarios¹⁴⁹

Usuario ferroviario	Puerto	Terminal	2023	2024	2025
Fepasa	San Antonio	DPW	[0-100.000]	[0-100.000]	[0-100.000]
		STI	[100.000-200.000]	[200.000-300.000]	[100.000-200.000]
	Valparaíso	TPS	[0-100.000]	[0-100.000]	[0-100.000]
	Total Fepasa		[300.000-400.000]	[300.000-400.000]	[200.000-300.000]
Transap	San Antonio	DPW	[0-100.000]	[0-100.000]	[0-100.000]
		STI	[100.000-200.000]	[100.000-200.000]	[100.000-200.000]
	Total Transap		[200.000-300.000]	[100.000-200.000]	[200.000-300.000]
Total			533.614	508.319	501.219

Fuente: Elaboración propia¹⁵⁰.

¹⁴⁷ Véase: sitio web de Fepasa, disponible en: <https://www.fepasa.com/nosotros/> [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

¹⁴⁸ Véase Anexo Confidencial [47].

¹⁴⁹ Véase Anexo Confidencial [48].

¹⁵⁰ Memoria de Cálculo I – Hoja “Participaciones ferroviarias”.

Tabla N°22: Toneladas movilizadas de graneles sólidos limpios por usuarios ferroviarios¹⁵¹

Usuario ferroviario	Puerto	Terminal	2023	2024	2025
Fepasa	San Antonio	Panul	[10.000-20.000]	[10.000-20.000]	[0-10.000]
	Bahía de Quintero	Ventanas	[10.000-20.000]	[0-10.000]	[0-10.000]
Total			[20.000-30.000]	[10.000-20.0000]	[0-10.000]

Fuente: Elaboración propia¹⁵².

82. De acuerdo con la información presentada en las tablas anteriores, durante el período 2023 a 2025 Fepasa y Transap promediaron [200.000-300.000]¹⁵³ toneladas anuales cada una de carga general con origen o destino en los terminales portuarios de la Región de Valparaíso. Si bien se observan fluctuaciones en los volúmenes movilizados por cada empresa a lo largo del período analizado, la carga general transportada por ferrocarril a nivel regional se ha mantenido relativamente estable, en torno a 500.000 toneladas anuales.

83. Con respecto al transporte ferroviario de graneles sólidos limpios, Fepasa disminuyó sostenidamente su movilización entre 2023 y 2025. En efecto, el volumen transportado cayó desde alrededor de 30.000 toneladas en 2023 a un poco más de 15.000 en 2024, mientras que en 2025 no se registró movimiento de este tipo de carga. Asimismo, desde 2024 la totalidad de las toneladas movilizadas se concentró en el terminal Panul.

III.4. BARRERAS A LA ENTRADA Y CONDICIONES DE COMPETENCIA FUTURAS

84. Conforme conoce el H. Tribunal¹⁵⁴, existen significativas barreras y costos de entrada al mercado relevante. La Región de Valparaíso cuenta con escasas bahías naturales aptas para la instalación de nuevos puertos e, inclusive, para el desarrollo del Puerto Exterior de San Antonio se tiene contemplada la construcción artificial de una bahía que involucra altos costos hundidos, de modo que el propio H. Tribunal ha estimado altamente improbable que un entrante realice una inversión de esas características¹⁵⁵.

85. En relación con las condiciones de competencia futuras, el informe económico presentado por EPSA para la licitación de la concesión del Terminal Molo Sur (en adelante, “**Informe Económico ISCI Molo Sur**”) incluye proyecciones de demanda para la carga

¹⁵¹ Véase Anexo Confidencial [49].

¹⁵² Memoria de Cálculo I – Hoja “Participaciones ferroviarias”.

¹⁵³ Véase Anexo Confidencial [50].

¹⁵⁴ Por ejemplo, Informe N° 6/2009 e Informe N° 18/2020, ambos del H. Tribunal.

¹⁵⁵ Véase H. Tribunal, Informe N° 18/2020, p.47, párr. 64-67.

contenedorizada en la Región de Valparaíso hasta el 2050. Las proyecciones fueron estimadas mediante un modelo econométrico de comercio internacional que relaciona el comercio de Chile con el PIB nacional y el PIB mundial, utilizando información histórica del período 1980-2024. Dichas proyecciones muestran un crecimiento sostenido de la demanda durante el horizonte de concesión. Los autores concluyen que este crecimiento no debilitará la competencia en el mercado de contenedores en el largo plazo, ya que la expansión prevista de la capacidad portuaria asociada al Puerto a Gran Escala y al Puerto Exterior mantendría una presión competitiva relevante sobre Molo Sur¹⁵⁶. Con todo, cabe observar que el horizonte de proyección se extiende significativamente más allá del período de concesión objeto de análisis, por lo que la expansión de capacidad considerada en dicha conclusión se materializaría una vez finalizada la concesión.

86. Las proyecciones de demanda contenidas en el Informe Económico ISCI Molo Sur son superiores a las estimaciones elaboradas por otros actores relevantes del sector. En particular, en el Gráfico N°8 se comparan dichas proyecciones con el escenario base publicado por la Cámara Marítima y Portuaria de Chile¹⁵⁷ (en adelante, “**Camport**”), así como con las proyecciones del informe económico elaborado por Econsult y presentado por EPV ante este H. Tribunal en el marco de la solicitud de informe relativa a la licitación de la concesión para la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso¹⁵⁸. Como se aprecia en dicho gráfico, las proyecciones del Informe Económico ISCI Molo Sur se sitúan levemente por encima de las estimaciones de Econsult y significativamente por encima de las proyectadas en el escenario base de Camport.

87. En cuanto a las proyecciones de capacidad, cabe recordar que las concesiones objeto de licitación tienen una duración acotada de ocho años y no contemplan inversiones de gran envergadura. En el Puerto de San Antonio, las principales expansiones de capacidad previstas durante dicho período corresponden a la entrada en operación del Terminal Intermodal de Barrancas y a la construcción del regulador de frecuencias, proyectos contemplados para 2027¹⁵⁹ que aumentarían la capacidad de accesos en aproximadamente 1.400.000 TEUs anuales y la capacidad ferroviaria en cerca de 250.000 TEUs anuales¹⁶⁰. Asimismo, para 2030 se contempla la inversión opcional asociada a la

¹⁵⁶ Informe Económico ISCI Molo Sur, pp. 14-16.

¹⁵⁷ Port Consultants Rotterdam B.V. 2026. “Estudio del Sistema Logístico Portuario Chileno: Resumen Ejecutivo.” Informe preparado para Cámara Marítima y Portuaria de Chile. Disponible en https://camport.cl/wp-content/uploads/2026/07/Estudio_sist_log_port_chile.pdf [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

¹⁵⁸ Informe Econsult en autos Rol NC N°542-24, folio 332.

¹⁵⁹ Solicitud, p. 21.

¹⁶⁰ En Minuta Ejecutiva de MTT, “Actualización de los pronósticos de demanda-capacidad portuaria Región de Valparaíso”, de julio de 2021, pp. 21-22. Acompañada por EPSA, con fecha 8 de julio de 2026, en respuesta a la pregunta 2 del Oficio Ord. N°1390-26, de fecha 6 de julio de 2026; y

extensión del plazo de concesión de DPW, la cual se encuentra actualmente en conversaciones con EPSA, la que incrementaría la capacidad de transferencia en cerca de 500.000 TEUs anuales¹⁶¹. Finalmente, hacia el término del período licitado, el inicio de la operación de la primera fase del Terminal Mar en 2037¹⁶² permitiría aumentar la capacidad de acceso de camiones, transferencia y acopio en aproximadamente 1.400.000 TEUs anuales¹⁶³⁻¹⁶⁴.

88. Respecto del Puerto de Valparaíso, las expansiones de capacidad previstas durante el período de concesión se vinculan principalmente al proyecto de ampliación del Sitio Costanera, contemplado para 2034, el que permitiría incrementar la capacidad de transferencia en aproximadamente 645.000 TEUs anuales y la capacidad de acopio en alrededor de 332.000 TEUs anuales. A ello se suman los proyectos de expansión de la explanada San Mateo, del muelle de cruceros y de la extensión del Sitio 3, previstos para 2038, que en conjunto permitirían aumentar la capacidad de transferencia en cerca de 180.000 TEUs anuales y la capacidad de acopio en aproximadamente 709.000 TEUs anuales¹⁶⁵.

89. Con todo, una parte significativa de las ampliaciones de capacidad consideradas en el informe se materializaría hacia el final o incluso con posterioridad al término de la concesión objeto de análisis. En particular, el inicio de la operación de la primera fase del Terminal Mar está previsto para 2037, mientras que parte importante de las expansiones proyectadas para el Puerto de Valparaíso se ejecutarían en 2038. Asimismo, como es de conocimiento de este H. Tribunal, la materialización de una fracción relevante de dichas inversiones depende de la aprobación de la licitación conjunta de los Terminales 1 y 2¹⁶⁶. En consecuencia, la incidencia efectiva de estas inversiones sobre las condiciones competitivas durante la mayor parte de la vigencia de la concesión sería necesariamente limitada.

90. En el Gráfico N°8 se contrastan las proyecciones de capacidad recogidas por esta Fiscalía (en rojo) con las estimaciones de demanda antes citadas (en azul). A su vez, el

respuesta de EPSA, de fecha 8 de julio de 2026, en respuesta a la pregunta 1 del Oficio Ord. N°1390-26, de fecha 6 de julio de 2026

¹⁶¹ Respuesta de EPSA, de fecha 8 de julio de 2026, a Oficio Ord. N°1390, de fecha 6 de julio de 2026.

¹⁶² Solicitud, p. 16.

¹⁶³ Véase H. Tribunal, Informe N° 18/2020, p. 6, párr. 2.8 y p. 44, párr. 57; y Respuesta de EPSA, de fecha 8 de julio de 2026, a Oficio Ord. N°1390, de fecha 6 de julio de 2026.

¹⁶⁴ Véase Anexo confidencial [51].

¹⁶⁵ Respuesta de EPV, de fecha 15 de junio de 2026, a la pregunta 2 del Oficio Ord. N°1138, de fecha 10 de junio de 2026.

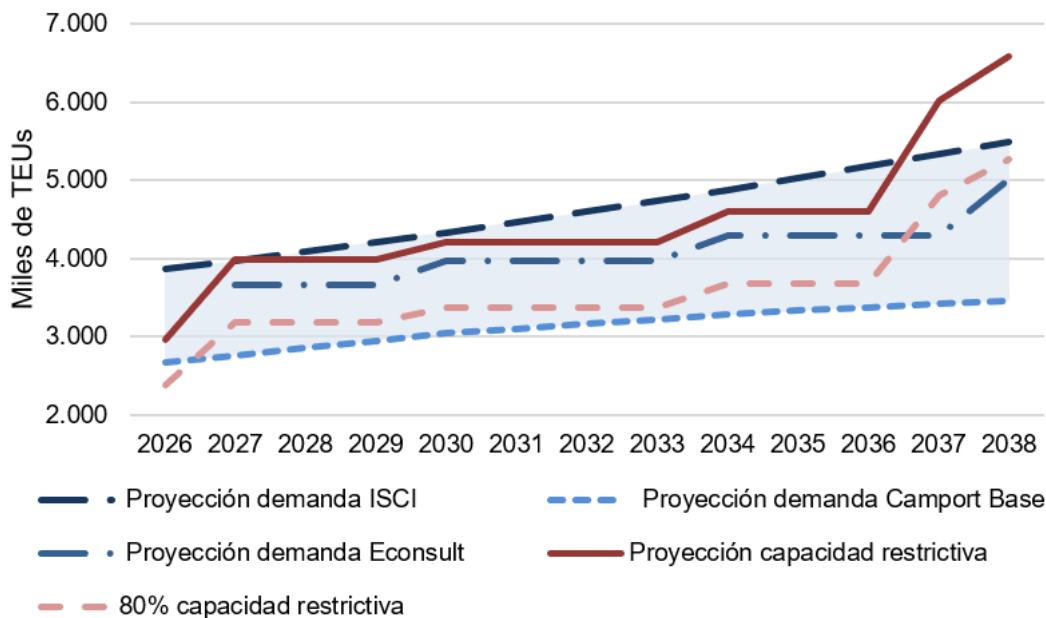
¹⁶⁶ Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 7-11.

área sombreada en azul claro representa el rango comprendido entre la menor proyección de demanda (Camport) y la mayor (ISCI). Para estos efectos, el gráfico presenta: (i) la capacidad restrictiva proyectada, calculada como la suma de las menores capacidades estimadas en los distintos segmentos de operación de carga de cada terminal portuario que moviliza carga general; y (ii) el 80% de dicha capacidad. Este último valor constituye un umbral de referencia, de modo que, si la demanda proyectada lo supera, la región operaría con niveles de utilización superiores al 80%, situación habitualmente asociada a condiciones de congestión significativa, pérdida de eficiencias operativas y economías de escala.

91. Como se desprende del gráfico, las proyecciones de demanda crecen entre 2026 y 2038, mientras que la capacidad restrictiva proyectada permanece prácticamente constante hasta 2033, aumentando solo moderadamente en 2034 y de manera significativa recién en 2037 y 2038. Como resultado, la proyección de demanda del Informe Económico ISCI Molo Sur se sitúa por sobre el umbral equivalente al 80% de la capacidad restrictiva durante todo el período analizado, mientras que la de Econsult lo supera entre 2030 y 2036, período relevante para las futuras concesiones de EPSA. En contraste, únicamente la proyección de Camport se mantiene por debajo de dicho umbral durante todo el horizonte de análisis, aunque igualmente sobre el nivel de 60% de capacidad.

92. En consecuencia, bajo dos de las tres proyecciones de demanda consideradas, para todo el plazo de las concesiones materia de este proceso, la Región de Valparaíso enfrentaría niveles de utilización superiores al 80% de la capacidad restrictiva. Asimismo, las expansiones más relevantes se materializarían recién en 2037 y 2038, sin incidencia sobre las restricciones existentes durante la vigencia de estas concesiones.

Gráfico N°8: Capacidad y demanda esperadas de carga general años 2026-2038¹⁶⁷⁻¹⁶⁸



Fuente: Elaboración propia¹⁶⁹.

93. En cuanto a los mercados de ácido sulfúrico y de productos líquidos, ni EPSA ni los terminales portuarios que participan en dichos mercados mencionaron cambios en las condiciones actuales de competencia. Asimismo, como ya fue señalado, la concesión objeto de licitación no contempla inversiones relevantes. Por su parte, QC Policarpo Toro informó que no tiene inversiones proyectadas antes de 2038¹⁷⁰. En tanto, Oxiquim indicó que mantiene un proyecto para la construcción de un terminal marítimo compuesto por un muelle mecanizado; sin embargo, dicha iniciativa aún no cuenta con estimaciones definitivas respecto del incremento de capacidad de transferencia anual. Adicionalmente, el proyecto no contempla aumentos en las capacidades de almacenamiento y la solicitud de modificación de concesión marítima mayor necesaria para su materialización aún se encuentra en tramitación¹⁷¹. Por lo expuesto, no se observan antecedentes que permitan prever cambios sustanciales en las condiciones de competencia de estos mercados durante el período de concesión.

¹⁶⁷ Las proyecciones de demanda del Informe Económico ISCI Molo Sur fueron transformadas de toneladas a TEUs utilizando el factor de conversión de 9,6 toneladas por TEU, empleado por EPSA y señalado en su respuesta de fecha 16 de junio de 2026 a la pregunta N°2 del Oficio Ord. N°1134-26, de fecha 10 de junio de 2026.

¹⁶⁸ Se tomó como supuesto que la habilitación de la zona sur del Sitio 5 del Puerto de Ventanas estaría operativa en 2027, dado que el proyecto se encuentra actualmente en tramitación ante la Subsecretaría de las Fuerzas Armadas. Véase: Respuesta de PVSA, de fecha 15 de junio de 2026, a Oficio Ord. N°1135, de fecha 10 de junio de 2026, p. 3.

¹⁶⁹ Memoria de Cálculo I – Hoja “Gráficos”.

¹⁷⁰ Respuesta de QCPT, de fecha 14 de junio de 2026, a la pregunta 4 del Oficio Ord. N°1140, de fecha 10 de junio de 2026.

¹⁷¹ Respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026, a la pregunta 2 del Oficio Ord. N°1076, de fecha 2 de junio de 2026.

94. Respecto a las proyecciones de demanda en el mercado de graneles sólidos limpios, según lo informado por Panul, históricamente el crecimiento de la demanda en Chile, para este tipo de carga, tiene un comportamiento similar al crecimiento país. De esta forma, si se proyecta un crecimiento de un 3% anual entre el 2025 y el 2038, se esperaría un incremento en la demanda de Puerto Panul de entre 100.000 a 140.000 toneladas anuales hacia el final del período¹⁷². Tomando como base los supuestos presentados por la concesionaria y considerando que durante 2025 se movilizaron aproximadamente 4 millones de toneladas de graneles sólidos limpios en la región, se proyecta que al año 2038 la carga movilizada alcanzaría aproximadamente 6 millones de toneladas anuales¹⁷³, esta proyección baja a 5,2 millones de toneladas utilizando el crecimiento del PIB proyectado por el Banco Central¹⁷⁴.

95. Por otro lado, según lo informado en la Solicitud, no se contemplan inversiones obligatorias en el Sitio 8 durante el período de concesión¹⁷⁵. En el caso de Puerto Ventanas, en cambio, se consideran dos proyectos de inversión. Por una parte, se proyecta la construcción de nuevos silos de almacenamiento y cintas transportadoras para graneles sólidos limpios, lo que permitiría incrementar la capacidad de recepción, almacenamiento y despacho de dichas cargas. Por otra, se contempla la habilitación del sector sur del Sitio 5, proyecto referido anteriormente. En conjunto, ambas iniciativas permitirían aumentar la capacidad restrictiva de Puerto Ventanas para la movilización de graneles sólidos limpios desde aproximadamente 1,5 millones a poco más de 4 millones de toneladas anuales¹⁷⁶. Por su parte DPW no proyecta inversiones futuras para este tipo de carga¹⁷⁷.

96. A pesar de los aumentos de capacidad proyectados para Puerto Ventanas, es preciso recordar que, como se señaló en los párrafos 48 a 50 precedentes, dicha capacidad no está destinada exclusivamente a la transferencia de graneles sólidos limpios. Asimismo, algunos usuarios han indicado que este terminal no constituye un sustituto directo de Puerto Panul, debido a que también moviliza graneles sólidos minerales, lo que genera exigencias adicionales de limpieza e inocuidad para ciertos clientes.

¹⁷² Respuesta de Puerto Panul, de fecha 29 de abril de 2026, a la pregunta 10 del Oficio Ord. N°837, de fecha 22 de abril de 2026.

¹⁷³ Memoria de Cálculo I – Hoja “Proyecciones granel sólido”.

¹⁷⁴ Memoria de Cálculo I – Hoja “Proyecciones granel sólido”.

¹⁷⁵ Solicitud, p. 29.

¹⁷⁶ Respuesta de PVSA, de fecha 15 de junio de 2026, a Oficio Ord. N°1135, de fecha 10 de junio de 2026, p. 3.

¹⁷⁷ Respuesta de DPW, de fecha 30 de abril de 2026, a la pregunta 10, letra d), del Oficio Ord. N°626, de fecha 26 de marzo de 2026.

97. En consecuencia, considerando las proyecciones de crecimiento de la demanda y la ausencia de inversiones destinadas a incrementar la capacidad del Sitio 8 durante el período de concesión, es posible prever escenarios de congestión en el mercado relevante de graneles sólidos limpios a lo largo de dicho período. Lo anterior adquiere especial relevancia si se consideran además las actuales tasas de ocupación de Puerto Panul, las cuales se encuentran en niveles cercanos al 90%.

IV. ANÁLISIS DE CONDICIONES DE COMPETENCIA.

98. La presente sección tiene por objeto analizar la Solicitud de EPSA, evaluando la procedencia y el alcance de las medidas estructurales propuestas, el diseño de las bases de licitación y los resguardos conductuales aplicables durante la vigencia de las respectivas concesiones. Para ello, el análisis se estructura en torno a los principales criterios desarrollados por este H. Tribunal en procedimientos anteriores, distinguiendo cuando corresponda entre aquellos relativos al Terminal Molo Sur y al Terminal Sitio 8.

99. El análisis se desarrolla considerando tanto las condiciones actuales de competencia en la Región de Valparaíso como el carácter transitorio de las concesiones objeto de este procedimiento. Para ello, se adopta un enfoque prospectivo que permite evaluar la evolución esperada de la estructura de los mercados, los niveles de capacidad y la intensidad competitiva durante la vigencia acotada de las concesiones, con el objeto de determinar la pertinencia y proporcionalidad de los resguardos propuestos por EPSA.

IV.1. OPERACIÓN UNIFICADA DE CARGA CONTENEDORIZADA Y GRANELES LÍQUIDOS EN EL TERMINAL MOLO SUR.

100. El modelo de concesión propuesto por EPSA para el Terminal Molo Sur consiste en una operación unificada que integra la transferencia de carga contenedorizada y la de graneles líquidos bajo un solo concesionario. Este diseño representa un cambio respecto de la estructura actual, donde la gestión de estas cargas se realiza a través de concesionarios independientes: STI para contenedores y Terquim para graneles líquidos.

101. En efecto, la nueva concesión del Terminal Molo Sur propuesta por EPSA incorpora un área de 2,1 hectáreas destinada exclusivamente al almacenamiento de graneles líquidos, la cual incluye 26 estanques con una capacidad total de 34.200 m³. El objetivo es consolidar la administración del frente de atraque y las áreas de respaldo bajo un solo operador para eliminar las fricciones operacionales observadas actualmente en la

coordinación entre el concesionario del muelle y el de almacenamiento durante la atención de naves¹⁷⁸.

102. En el Informe Económico ISCI Molo Sur se sostiene que este modelo permitiría aprovechar economías de ámbito y de escala¹⁷⁹. Argumentan que, al centralizar la coordinación de recursos comunes, como los sitios de atraque especializados para líquidos, se buscaría reducir los costos de operación agregados y los costos de coordinación entre empresas¹⁸⁰. De acuerdo con dicho informe, estos beneficios aumentarían el atractivo de la concesión y se trasladarían a los usuarios finales mediante una mayor intensidad competitiva en el proceso licitatorio.

103. Al respecto, esta Fiscalía estima plausible que la operación unificada genere ciertas eficiencias de coordinación operativa. Sin embargo, los antecedentes aportados, especialmente el Informe Económico ISCI Molo Sur, no permiten cuantificar su magnitud ni concluir que sean suficientes para neutralizar los riesgos que puede generar este modelo.

104. En cuanto a los resguardos propuestos por EPSA para este modelo de operación unificada, la Solicitud contempla diversas obligaciones conductuales. En particular, atendida la importancia estratégica del ácido sulfúrico para la minería nacional, se establece que el concesionario del Terminal Molo Sur deberá fijar en el Manual de los Servicios que el Sitio 3 será asignado, en primera prioridad, a la atención de naves de graneles líquidos destinadas al embarque de ácido sulfúrico¹⁸¹. Asimismo, se indica que dicho manual deberá incluir resguardos que aseguren tiempos razonables de atención para todos los usuarios y métricas de calidad no discriminatorias, evitando que un operador integrado verticalmente acapare ventanas de atención en perjuicio de terceros¹⁸².

105. Asimismo, el Informe Económico ISCI Molo Sur propone que el almacenamiento de graneles líquidos sea calificado como un servicio especial sujeto a libertad tarifaria y, por tanto, excluido del índice de adjudicación¹⁸³.

¹⁷⁸ Informe Molo Sur, p.5.

¹⁷⁹ Informe Molo Sur, p. 7.

¹⁸⁰ En el mismo sentido, véase Anexo Confidencial [52].

¹⁸¹ La sección 3.9.3 de la propuesta de Bases Molo Sur establecen que: *Sin perjuicio de lo anterior, el Concesionario deberá establecer en el Manual de los Servicios que el Sitio 3 del Frente de Atraque será asignado, en primera prioridad, a la atención de naves de graneles líquidos destinadas al embarque de ácido sulfúrico.*

¹⁸² Solicitud p.49.

¹⁸³ Informe Molo Sur, p. 21.

106. Al respecto, esta Fiscalía recabó antecedentes de diversos actores de la industria sobre el modelo de operación unificada de carga contenedorizada y de graneles líquidos propuesto por EPSA. En particular, se consultó sobre los riesgos que dicho modelo podría generar para la competencia y los resguardos que podrían adoptarse para mitigarlo.

107. En este sentido, el actual concesionario del Terminal Molo Sur, STI, señaló que una operación unificada incorporaría una nueva unidad de negocio para el concesionario y podría mejorar la logística de atención a las naves que transfieren graneles líquidos en el puerto de San Antonio, en línea con lo manifestado por EPSA respecto de las eficiencias asociadas al modelo de operación propuesto¹⁸⁴.

108. Por otro lado, Codelco opina que, en el escenario propuesto, la carga contenedorizada será la unidad de negocio prioritaria del nuevo concesionario, lo que podría generar el riesgo de que la transferencia de graneles líquidos sea relegada frente a naves de mayor rentabilidad. En este contexto, enfatizó la relevancia de establecer reglas que garanticen la atención oportuna de las naves que transportan graneles líquidos y eviten problemas operacionales¹⁸⁵.

109. Terquim, por su parte, señaló que las reglas de prioridad propuestas por EPSA deben revisarse a la luz de los problemas operacionales que pueden surgir en la atención de naves debido a la proximidad entre los sitios de atraque del Terminal Molo Sur. En particular, sostuvo que la regla de prioridad contemplada en las Bases para la atención de naves que transportan ácido sulfúrico podría resultar ineficaz, puesto que las naves de gran eslora, principalmente portacontenedores, que operan en los Sitios 1 o 2, pueden extenderse parcialmente sobre el área operativa del Sitio 3. En tales circunstancias, la atención de un buque tanque en dicho sitio podría verse impedida, aun cuando este goce de prioridad de atención. Lo anterior se explicaría porque la eslora de las naves que utilizan los Sitios 1 o 2 puede exceder la longitud de dichos sitios e invadir el espacio correspondiente al Sitio 3, tornando en la práctica inaplicable la regla de prioridad propuesta por EPSA en la Solicitud¹⁸⁶. En la misma línea, Esmax señaló que generalmente enfrentan el problema de que estén ocupados los Sitios 1 y 2, circunstancia que impide la atención de buques graneleros en el Sitio 3¹⁸⁷.

¹⁸⁴ Respuesta de STI a Ord. N°626-26 FNE.

¹⁸⁵ Véase Anexo Confidencial [53].

¹⁸⁶ Véase Anexo Confidencial [54]. Asimismo, véase Aporte de Antecedentes de Terquim, a folio 41, Rol NC-N°567-26.

¹⁸⁷ Véase Anexo Confidencial [55].

110. Adicionalmente, Terquim ha presentado un aporte de antecedentes ante el H. Tribunal, argumentando que la operación unificada podría afectar la libre competencia, atendida la distinta naturaleza técnica de las actividades de transferencia de contenedores y de graneles líquidos. En particular, sostiene que el manejo de graneles líquidos peligrosos exige certificaciones y capacitaciones especializadas que no son asimilables al negocio de carga general y que, para participar en la licitación, tendría necesariamente que formar un consorcio con una empresa dedicada al negocio de contenedores¹⁸⁸.

111. En opinión de esta Fiscalía, un aspecto relevante señalado por Terquim corresponde a que un monooperador cuyo negocio principal sea la transferencia de contenedores tendrá incentivos económicos para priorizar el atraque de naves de mayor rentabilidad, relegando la atención de graneles líquidos, lo que es aún más crítico considerando la importancia estratégica del ácido sulfúrico para Codelco y la minería nacional. Terquim sostiene que la falta de reglas de prioridad explícitas y objetivas en la propuesta original podría comprometer la continuidad de un insumo esencial para la industria del cobre¹⁸⁹.

112. Respecto a la duración de ocho años de la concesión, se advierte que esta impide rentabilizar inversiones voluntarias de largo plazo y genera el riesgo de que el concesionario reduzca el mantenimiento de los activos al mínimo indispensable, degradando la seguridad y el valor de las instalaciones al término del contrato¹⁹⁰.

113. En cuanto a la conveniencia del modelo propuesto, esta Fiscalía estima que los antecedentes recabados permiten concluir que, si bien se trata de actividades técnicamente diferenciadas, dicha circunstancia no constituye, por sí sola, un impedimento para que ambas sean operadas por un mismo concesionario. Lo anterior, siempre que se establezcan mecanismos idóneos para garantizar la experiencia y capacidad técnica requeridas para cada actividad, sin generar restricciones injustificadas a la competencia en el proceso licitatorio y resguardando adecuadamente las condiciones de competencia en la prestación de los servicios portuarios.

114. En este sentido, la Sección 2.7.1 de las Bases Molo Sur establece las condiciones que deben cumplir los oferentes para ser considerados operadores calificados del Terminal. En términos generales, las Bases contemplan dos requisitos copulativos de experiencia que deben ser acreditados por el oferente o, tratándose de un consorcio, por alguno de sus integrantes, tanto en la operación de terminales con volúmenes de transferencia de carga

¹⁸⁸ Aporte de Antecedentes de Terquim, a folio 41, Rol NC-N°567-26.

¹⁸⁹ Aporte de Antecedentes de Terquim, a folio 41, Rol NC-N°567-26.

¹⁹⁰ Aporte de Antecedentes de Terquim, a folio 41, Rol NC-N°567-26. Asimismo, Respuesta de STI a Ord. N°626-26 FNE.

como en la transferencia de graneles líquidos peligrosos equivalentes o similares al ácido sulfúrico¹⁹¹. Como alternativa, las Bases también consideran que un oferente sin experiencia directa acreditable en graneles líquidos peligrosos puede cumplir este requisito mediante la subcontratación de otra empresa especializada en dichos productos.

115. En particular, las Bases establecen un requisito de experiencia mínima consistente en haber operado, durante al menos tres años dentro de los cinco años anteriores a la presentación de las ofertas, un volumen anual de transferencia de carga superior a un umbral aún no definido, manteniendo además un volumen promedio anual mínimo durante dicho período. Adicionalmente, se exige acreditar experiencia específica en la transferencia de graneles líquidos peligrosos, bajo parámetros temporales y de volumen equivalentes a los exigidos para la operación general de carga.

116. Dicha experiencia puede corresponder directamente al oferente o, en caso de un consorcio, a alguno de sus miembros. Asimismo, autorizan que la experiencia provenga de empresas relacionadas, incluyendo la sociedad matriz, otra filial de la misma matriz o una filial controlada por el propio oferente o por un integrante del consorcio, siempre que la relación de control sea debidamente acreditada mediante declaraciones o documentación societaria¹⁹².

117. Como se señaló, las Bases contemplan un mecanismo alternativo para el caso que un oferente no cuente con la experiencia específica en la operación de graneles líquidos peligrosos. Puede igualmente participar en la licitación, siempre que se obligue a contratar, dentro del plazo establecido tras la adjudicación, a un operador calificado que sí cumpla con dicho requisito de experiencia. Esta obligación debe ser asumida expresamente al momento de presentar la oferta mediante escritura pública, y el contrato respectivo deberá mantenerse por un período mínimo de cinco años desde la entrega de la concesión. Las Bases disponen, además, que la contratación del operador especializado requerirá la aprobación de EPSA y que el incumplimiento de esta obligación faculta a la empresa portuaria para dejar sin efecto la adjudicación y ejecutar la garantía de seriedad de la oferta¹⁹³.

118. En consecuencia, si bien es efectivo que un operador especializado en graneles líquidos que no cuenta con experiencia en carga general deberá integrar un consorcio para participar en la licitación, las Bases también contemplan la alternativa de que dicho operador participe en la explotación de la concesión mediante la celebración de un contrato de

¹⁹¹ Bases Molo Sur, p. 30.

¹⁹² Bases Molo Sur, p.30-31.

¹⁹³ Bases Molo Sur, p. 31.

prestación de servicios con el adjudicatario. Por ello, esta Fiscalía no advierte, en principio, que estas exigencias constituyan una restricción injustificada a la libre competencia.

119. Con todo, el hecho de que las Bases Molo Sur contemplen mecanismos destinados a asegurar que el futuro concesionario cuente con la experiencia técnica necesaria para operar graneles líquidos y carga general no elimina todos los riesgos derivados de la operación unificada del Terminal Molo Sur. En efecto, aun cuando la especialización técnica requerida pueda encontrarse resguardada, subsisten los incentivos económicos propios de un operador integrado para priorizar aquellas líneas de negocio de mayor rentabilidad, cuestión que debe analizarse separadamente desde la perspectiva de la libre competencia.

120. Así, en relación con el riesgo de que la operación unificada de contenedores y graneles líquidos genere incentivos para que el concesionario desplace los graneles líquidos en favor de la carga contenedorizada, especialmente bajo los niveles de congestión ya observados, esta Fiscalía comparte dicha preocupación. Ello, por cuanto la carga contenedorizada suele generar mayores volúmenes de transferencia, una operación más eficiente y mayores márgenes de rentabilidad para el concesionario¹⁹⁴. En consecuencia, podrían generarse incentivos para priorizar inversiones, infraestructura y servicios destinados a este segmento, en desmedro de la operación de graneles líquidos. Lo anterior podría afectar negativamente a los sectores económicos que dependen de este tipo de carga, reduciendo la diversidad de servicios ofrecidos por el puerto y limitando su capacidad para atender las distintas necesidades del comercio regional e internacional. En definitiva, esta Fiscalía advierte que un escenario de esta naturaleza podría afectar la competencia efectiva en el sistema portuario, al reducir las alternativas disponibles para los usuarios de graneles líquidos o deteriorar las condiciones de prestación de dichos servicios¹⁹⁵.

121. Adicionalmente, debe tenerse presente que, de conformidad con el artículo 3° de la Ley de Puertos, la infraestructura objeto de la concesión corresponde a un puerto estatal de uso público que debe prestar sus servicios en forma continua y permanente. Por ello, el concesionario debe administrar el terminal de manera que asegure una atención eficiente y no discriminatoria de los distintos segmentos de carga, y no únicamente de aquellos que resulten más rentables.

122. En atención a lo anterior, esta Fiscalía comparte la necesidad de establecer resguardos específicos adicionales para mitigar dicho riesgo. En particular, la Solicitud menciona que las Bases de Licitación del Terminal Molo Sur disponen que el concesionario

¹⁹⁴ Véase Anexo Confidencial [56].

¹⁹⁵ En el mismo sentido: Aporte de Antecedentes FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 127, párr. 169; Aporte Antecedentes FNE en autos Rol NC N°470-20, folio 97, párr. 186.

deberá establecer en el Manual de los Servicios que el Sitio 3 del frente de atraque será asignado, con primera prioridad, a la atención de naves de graneles líquidos destinadas al embarque de ácido sulfúrico¹⁹⁶.

123. Sin embargo, debido a que el ácido sulfúrico no es el único granel líquido que actualmente se transfiere a través del Sitio 3, esta Fiscalía sugiere que la regla de prioridad comprenda también los otros productos líquidos transferidos a través de dicho Sitio o, en su defecto, que se establezca una segunda regla de prioridad para dichos productos, para que así cumpla con el estándar fijado por este H. Tribunal, en orden a que las reglas de prioridad deben formularse en términos objetivos y no discriminatorios¹⁹⁷.

124. Asimismo, toda regla de prioridad para el Sitio 3 debe hacerse cargo de los problemas operacionales derivados de la atención de naves de gran eslora, principalmente portacontenedores, en los Sitios 1 y 2, cuya longitud puede extenderse parcialmente sobre el área operativa del Sitio 3, impidiendo su utilización efectiva. En consecuencia, esta Fiscalía sugiere que se adopten medidas destinadas a asegurar la utilización efectiva del Sitio 3 para la atención de naves de graneles líquidos, en términos objetivos y no discriminatorios, de modo que la regla de prioridad resulte materialmente aplicable en la práctica y no quede desvirtuada por restricciones físicas derivadas de la operación simultánea de los Sitios 1, 2 y 3 del Terminal Molo Sur.

125. Adicionalmente, esta Fiscalía observa que el futuro concesionario del Terminal Molo Sur podría tener incentivos para restringir o dificultar la utilización de las conexiones existentes entre la planta de estanques y el Terminal Costanera Espigón, operado por DPW¹⁹⁸. Ello podría reducir una fuente relevante de presión competitiva en la transferencia de graneles líquidos, especialmente para el ácido sulfúrico, al limitar las alternativas disponibles para los usuarios de dicha infraestructura¹⁹⁹. En consecuencia, esta Fiscalía estima conveniente que las Bases de Licitación y el contrato de concesión contemplen resguardos específicos destinados a preservar la operatividad de dichas conexiones, estableciendo la obligación de mantenerlas disponibles en condiciones objetivas, transparentes y no discriminatorias.

¹⁹⁶ Solicitud, p. 49.

¹⁹⁷ EPSA fundamenta la inclusión exclusiva del ácido sulfúrico en la regla de prioridad en su relevancia relativa respecto de los demás productos líquidos y en su carácter estratégico para la continuidad operacional de la División El Teniente de Codelco. Respuesta de EPSA al Ord. N°841-26 FNE.

¹⁹⁸ Según el Informe Económico ISCI Molo Sur (p. 13), hasta 2019 el ácido sulfúrico era transferido únicamente a través de Molo Sur. No obstante, ese mismo año DPW habilitó en el Terminal Costanera Espigón la infraestructura necesaria para realizar dicha transferencia. Ello permitió que, a partir de 2020, se observara un aumento en los volúmenes de ácido sulfúrico movilizados a través de dicho terminal.

¹⁹⁹ Véase Anexo Confidencial [57].

126. Finalmente, en cuanto a la corta duración de la concesión, si bien esta podría desincentivar la participación de potenciales entrantes en la licitación, debe tenerse presente que, de acuerdo con la Solicitud, se trata de una licitación de carácter transitorio cuyo objetivo es que el término de la concesión coincida con el inicio de la operación del concesionario del Terminal Mar, otorgando a EPSA la flexibilidad necesaria para dar cumplimiento a las obligaciones legales orientadas a promover la productividad, eficiencia y competitividad de la operación portuaria²⁰⁰. En este contexto, y considerando que la concesión no contempla inversiones significativas de largo plazo, esta Fiscalía estima que la duración propuesta, por sí sola, no genera riesgos relevantes para la libre competencia²⁰¹.

IV.2. RESTRICCIONES ESTRUCTURALES

IV.2.1. Restricciones a la Integración Horizontal

127. El H. Tribunal ha señalado consistentemente que las restricciones horizontales en el sector portuario buscan precaver tres riesgos fundamentales: (i) el aumento en la posibilidad de coordinación entre terminales competidores²⁰²; (ii) la disminución de la cantidad de actores independientes en el mercado²⁰³; y (iii) la reducción de alternativas para los usuarios, lo que facilita conductas discriminatorias²⁰⁴.

128. No obstante, el H. Tribunal también reconoce que permitir cierto grado de integración horizontal tiene el beneficio de maximizar el número de interesados en una licitación, aumentando las probabilidades de éxito del proceso (competencia *ex ante*)²⁰⁵, así como también el aprovechamiento de las economías de escala y de ámbito²⁰⁶.

²⁰⁰ Solicitud, p.2.

²⁰¹ Al respecto, véanse. Informe N°25/2022, párr. 156, p. 66; Informe N°20/2021, ambos del H. Tribunal.

²⁰² Al respecto, véanse: Informe N°18/2020, párrafo 217; Informe N°22/2022, relativo a la solicitud de informe de Empresa Portuaria Chacabuco sobre licitación del Recinto Portuario del Puerto de Chacabuco (en adelante, “Informe N°22/2022”), párrafo 236; Informe N°23/2022 relativo a la solicitud de informe de Empresa Portuaria Puerto Montt sobre licitación del Recinto Portuario de Puerto Montt (en adelante, “Informe N°23/2022”), párrafo 280; Informe N°24/2022, párrafo 270; todos del H. Tribunal.

²⁰³ Al respecto, véanse: Informe N°18/2020, párrafo 217; Informe N°22/2022, párrafo 236; Informe N°23/2022, párrafo 280.

²⁰⁴ Al respecto, véanse: Informe N°5/2009, relativo a la solicitud de la Empresa Portuaria Valparaíso sobre la licitación de concesión portuaria del frente de atraque N°2 del Puerto de Valparaíso, p. 93; e Informe N°6/2009, relativo a las condiciones para la licitación pública del frente de atraque costanera-espigón del puerto de San Antonio, pp. 117-118.

²⁰⁵ Al respecto, véanse: Informe N°9/2013, p. 68; Informe N°10/2014, p. 65; e Informe N°11/2014, p. 67.

²⁰⁶ Al respecto, véanse: Informe N°23/2022, párrafo 280; e Informe N°25/2022, relativo a la solicitud de informe de Empresa Portuaria de Antofagasta sobre licitación de concesión del Frente de Atraque N°1 (en adelante, “Informe N°25/2022”), párrafo 239.

129. Por regla general, en regiones con alta concentración, el H. Tribunal ha mantenido límites estrictos de participación (usualmente del 15% o prohibición absoluta) para asegurar que existan frentes de atraque independientes que ejerzan presión competitiva entre sí²⁰⁷.

130. En la Solicitud, EPSA propone un régimen uniforme de integración horizontal para las licitaciones del Terminal Molo Sur y del Terminal Sitio 8, consistente en una prohibición absoluta de integración horizontal, en línea con lo resuelto por este H. Tribunal en el Informe N° 18/2020.

131. En virtud de esta regla, las sociedades que se adjudiquen cualquiera de ambas concesiones, sus personas relacionadas en los términos del artículo 100 de la Ley N°18.045 de Mercado de Valores y sus beneficiarios finales no podrán participar, directa o indirectamente, en la sociedad concesionaria de otro frente de atraque de uso público ubicado en la misma región, sea estatal o privado, que preste servicios portuarios a carga contenedorizada, fraccionada o a granel, líquido o sólido. No obstante, los controladores y accionistas de las sociedades concesionarias de un frente de atraque estatal que pudieren verse afectados por esta restricción podrán participar en las licitaciones. En caso de adjudicarse una de las concesiones, deberán optar, dentro del plazo de 18 meses, entre la concesión adjudicada y aquella en la que ya participan²⁰⁸.

132. Asimismo, resulta relevante la regla contenida en la sección 3.18 de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8, conforme a la cual el concesionario no podrá celebrar subcontratos con concesionarios de otros frentes de atraque ni con sus personas relacionadas para la prestación de servicios de transferencia de carga, ni utilizar la subcontratación para eludir su obligación de giro exclusivo. Esta disposición adquiere especial relevancia en el caso del Terminal Molo Sur, considerando que las Bases permiten al adjudicatario acreditar la experiencia en la operación de graneles líquidos mediante la contratación de un operador calificado. En consecuencia, dicha restricción opera como un resguardo adicional frente a riesgos de integración horizontal, por lo que corresponde analizarla conjuntamente con el resto de las reglas sobre esta materia.

133. Para determinar la procedencia de las restricciones a la integración horizontal, el H. Tribunal ha evaluado los siguientes elementos:

- **Participación de mercado:** La relevancia del puerto licitado frente a sus competidores directos²⁰⁹.

²⁰⁷ Al respecto, véanse: Informe N°23/2022 e Informe N°25/2022.

²⁰⁸ Bases Molo Sur, sección 2.12., p. 49.

²⁰⁹ Al respecto, véase: Informe N°25/2022, p. 37 y párr. 243, p. 88.

- **Niveles de concentración:** Qué tan concentrado está el mercado regional por tipo de carga²¹⁰.
- **Condiciones de ingreso**²¹¹: La disponibilidad geográfica para nuevos puertos, los plazos y costos de entrada, el número de operadores existentes, entre otros.
- **Congestión y capacidad logística**²¹²: Si existe exceso de capacidad, disminuyen los incentivos para conductas exclusorias, ya que los puertos necesitan atraer carga para rentabilizar inversiones hundidas. Por el contrario, estimaciones de congestión futura indicarían una reducción de la intensidad competitiva inter-portuaria, lo que ha justificado restricciones más estrictas.

134. A continuación, se analizan estos elementos a la luz de los antecedentes recabados por esta Fiscalía, considerando el horizonte de ocho años de las concesiones propuestas. En este sentido, el análisis de las condiciones de ingreso tiene una relevancia limitada, toda vez que el carácter transitorio y la duración acotada de las concesiones propuestas hacen improbable la entrada de nuevos operadores portuarios dentro del período de vigencia de estas.

135. En lo que respecta al Terminal Molo Sur, los principales segmentos de carga corresponden a la carga contenedorizada y a los graneles líquidos, particularmente ácido sulfúrico. En ambos segmentos, el Terminal Molo Sur desempeña un rol competitivo relevante, según fue descrito *supra*, lo que refleja la importancia estratégica del Terminal Molo Sur frente a sus competidores directos.

136. Asimismo, los niveles de concentración reflejan que se trata de mercados altamente concentrados, por lo que la integración horizontal podría reducir significativamente el número de competidores efectivos. Finalmente, en materia de capacidad, los antecedentes recabados permiten prever escenarios de congestión durante el horizonte de la concesión, considerando las proyecciones de demanda, la capacidad instalada y la ausencia de inversiones significativas para dicho período.

137. En consecuencia, esta Fiscalía estima que los antecedentes analizados justifican el establecimiento de la prohibición absoluta de integración horizontal propuesta por EPSA para el Terminal Molo Sur.

138. Sin perjuicio de lo anterior, esta Fiscalía estima necesario modificar la sección 3.18 de las Bases Molo Sur, a fin de extender la prohibición de subcontratación a los puertos

²¹⁰ Ibid., p. 42.

²¹¹ Ibid., p. 44.

²¹² Véase: Informe N°25/2022, p. 45.

privados y a sus personas relacionadas, en la medida en que estos presten servicios de transferencia de graneles líquidos. Lo anterior se justifica por la relevancia competitiva que dichos operadores presentan en este segmento y porque su exclusión del ámbito de la restricción podría permitir que agentes económicos vinculados al concesionario participen indirectamente en la explotación del Terminal Molo Sur mediante contratos de subcontratación, particularmente a través de la contratación de operadores calificados descrita *supra*, debilitando así la eficacia de la prohibición de integración horizontal y los objetivos de competencia que esta persigue. En consecuencia, la prohibición no debería limitarse únicamente a los concesionarios de otros frentes de atraque, sino que también debería comprender a los puertos privados que desarrollen actividades en el segmento de graneles líquidos.

139. En lo que respecta al Terminal Sitio 8, el principal segmento de carga corresponde a los graneles sólidos limpios. El actual concesionario, Panul, registra una elevada participación de mercado, lo que da cuenta de la relevancia competitiva del Terminal Sitio 8 frente a sus competidores. Asimismo, los niveles de concentración, calculados utilizando el HHI, reflejan que se trata de un mercado altamente concentrado, por lo que la integración horizontal podría reducir significativamente el número de competidores directos. Finalmente, en materia de capacidad, los antecedentes recabados permiten prever escenarios de congestión durante el horizonte de la concesión, considerando las proyecciones de demanda, la capacidad instalada y la ausencia de inversiones significativas para dicho período.

140. En atención a lo expuesto, esta Fiscalía estima que los antecedentes recabados justifican la prohibición absoluta de integración horizontal propuesta por EPSA para el Terminal Molo Sur y el Terminal Sitio 8. En particular, la elevada participación de mercado de los actuales concesionarios, los altos niveles de concentración y los escenarios proyectados de congestión permiten concluir que dicha restricción constituye un mecanismo adecuado para preservar la intensidad competitiva en la operación de ambos terminales durante la vigencia de las concesiones²¹³.

IV.2.2. Restricciones a la Integración Vertical

141. Los riesgos de la integración vertical en la industria portuaria han sido descritos latamente por la jurisprudencia del H. Tribunal. En suma, estos riesgos se relacionan con la posibilidad de que el concesionario integrado aguas abajo niegue el acceso al terminal portuario, discrimine entre sus usuarios o incurra en prácticas de sabotaje²¹⁴.

²¹³ En el mismo sentido, Respuesta de Panul al Ord. N°837-26 FNE.

²¹⁴ Consistentes en el deterioro de la calidad de los servicios que una empresa verticalmente integrada presta a sus competidores aguas abajo. Informe N°18/2020, párr. 192, p. 78.

142. Para que estos riesgos se materialicen, es necesario que el concesionario posea poder de mercado suficiente para afectar el desempeño competitivo de los actores que participan en algún eslabón de la cadena de transporte marítimo en el que también participe un competidor integrado verticalmente con el terminal portuario concesionado.

143. En la Solicitud, EPSA propone para ambos terminales un límite uniforme de 60% a la participación de los usuarios relevantes en la sociedad concesionaria, ya sea en el capital, el capital con derecho a voto o los derechos sobre utilidades. Respecto del Terminal Molo Sur, la propuesta consiste en mantener el límite de 60% actualmente aplicable al concesionario STI, conforme a lo resuelto por este H. Tribunal en el Resolución N°11/2006. En cambio, respecto del Terminal Sitio 8, la propuesta supone elevar el límite de participación establecido en la regla de integración vertical desde un 40%, conforme al Dictamen N°1045, a un 60%, alineándolo con el régimen actualmente aplicable al Terminal Molo Sur y otros terminales de la región²¹⁵.

144. En cuanto a la definición de usuario relevante, EPSA solicita mantener íntegramente la definición establecida en el Informe N° 18/2020 para el Terminal Molo Sur²¹⁶. Por su parte, respecto del Terminal Sitio 8, solicita excluir de dicha definición a las empresas navieras, atendidas las características particulares del mercado de graneles sólidos²¹⁷. Es importante notar que esta definición es la que activa las restricciones a la integración vertical. EPSA propone que estos usuarios relevantes no puedan participar en más del 60% del capital, capital con derecho a voto, o derechos sobre utilidades de la sociedad concesionaria, control que debe verificarse hasta llegar al beneficiario final²¹⁸.

²¹⁵ Este es el mismo límite que aplica al Terminal Costanera Espigón, operado por DPW. Informe N°6/2011, pp. 114-116.

²¹⁶ Informe N°18/2020, p. 99. *“Serán considerados como usuarios relevantes las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga general por vía marítima en puertos de uso público, sea como: (a) empresas navieras, (a.i) con más de un 10% del tonelaje de carga marítima movilizada a nivel nacional; (a.ii) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva; o (a.iii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el frente de atraque objeto de la respectiva concesión; o bien, (b) como exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, operadores de transporte multimodal, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier otro título o modalidad, con exclusión de los agentes de muellaje, (b.i) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva; o (b.ii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos o en distintos eslabones de la cadena de transporte marítimo, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación en un mismo eslabón o a un mismo título. Los porcentajes a que se refiere este número se calcularán al 31 de marzo y 30 de septiembre respecto del período de 12 meses anterior a cada una de estas fechas y se informarán por la sociedad concesionaria a EPSA dentro de los 30 días siguientes.”*

²¹⁷ Solicitud, p. 38.

²¹⁸ Solicitud, p. 22.

145. Para determinar la procedencia de una regla de integración vertical, el H. Tribunal ha señalado que deben considerarse los siguientes antecedentes: (i) las condiciones de competencia en el mercado relevante en el que incide el presente informe; (ii) la suficiencia de los resguardos conductuales para evitar conductas discriminatorias, subsidios cruzados y sabotaje; (iii) los efectos de dicha regla en el número de oferentes en la licitación; y (iv) las eficiencias propias de la integración vertical en la industria naviera²¹⁹.

146. Respecto del Terminal Molo Sur, esta Fiscalía advierte que no se verifican cambios en las condiciones de competencia que justifiquen modificar el régimen de integración vertical actualmente vigente, en línea con la propuesta contenida en la Solicitud. Asimismo, atendido el carácter transitorio y la duración acotada de la concesión, tampoco se proyectan variaciones en dichas condiciones durante el período concesionado que ameriten flexibilizar esta restricción, particularmente mediante el aumento del límite de integración vertical aplicable al futuro concesionario²²⁰.

147. Sin perjuicio de lo anterior, la experiencia acumulada por esta Fiscalía en la aplicación de las reglas de integración vertical establecidas desde el Dictamen N°1045 hasta el Informe N°18/2020 demuestra que el establecimiento de un umbral máximo de participación accionaria, si bien contribuye a mitigar ciertos riesgos competitivos, resulta insuficiente para impedir que usuarios relevantes ejerzan control o influencia decisiva sobre la sociedad concesionaria o mantengan incentivos para favorecer sus intereses aguas abajo.

148. Esto se debe a que estos límites de participación -directa e indirecta- de usuarios relevantes en la concesionaria no se han enfocado en su efecto sustantivo, siendo más bien una regla formal que no aborda la existencia de mecanismos tales como acuerdos de participación, control de decisiones clave o la influencia sobre las juntas directivas, que permiten a los actores integrados mantener un control efectivo de la concesionaria y derechos económicos no proporcionales a sus participaciones, incluso si formalmente no superan los límites regulatorios establecidos, ni la existencia de incentivos e intereses comunes entre accionistas independientes, aun cuando ninguno de ellos tenga, individualmente, control o influencia decisiva sobre la concesionaria.

²¹⁹ Informe N°18/2020, párr. 202, pp. 81-82.

²²⁰ En respuesta al Ord. N°626-26 FNE, STI manifestó a esta Fiscalía que: “*estima relevante considerar soluciones de carácter conductual y no necesariamente estructural en materia de restricciones a la integración vertical, especialmente en aquellos hinterlands en los cuales hay competencia efectiva (como la Región de Valparaíso)*”. No obstante, también señaló que uno de los principales desafíos para el diseño de la licitación dice relación con la capacidad del terminal, advirtiendo que la concesión propuesta por EPSA para el Terminal Molo Sur, caracterizada por un horizonte concesional acotado y la ausencia de obligaciones significativas de inversión, podría generar insuficiencias de capacidad.

149. A modo de ejemplo, la estructura accionaria de la concesionaria Terminal Puerto Arica, antes de la operación de concentración aprobada en 2019²²¹, tenía a Neltume, empresa relacionada con Ultramar, con un 35% y el derecho a nombrar a 2 de los 6 directores, mientras que SAAM tenía el 15% de participación y la opción de nombrar a un director. De esta forma a pesar de que no había ningún accionista por encima de los límites de integración determinados, sí existían dos accionistas del Terminal Puerto de Arica con incentivos comunes respecto de sus entidades relacionadas en el mercado portuario²²², que sumaban el 50% de la propiedad y podían nombrar a la mitad del directorio, sin necesidad de control, pactos de accionistas u otros mecanismos formales de actuación conjunta.

150. Por otra parte, el mecanismo de corrección establecido en informes previos de este H. Tribunal, consistente en la enajenación forzada de participación en caso de superarse el umbral de integración vertical definido, presenta importantes dificultades tanto en su implementación como en su fiscalización. En ese contexto, algunos contratos de concesión han omitido ciertas categorías de usuarios relevantes, o se ha discutido la calificación de usuarios relevantes y su metodología de cálculo.

151. Asimismo, la sola existencia de estos límites no garantiza una reducción efectiva de los riesgos que se derivan de un exceso de participación, tales como la disminución de la presión competitiva, la generación de incentivos conjuntos entre accionistas no relacionados para prácticas exclusorias o discriminatorias y la posible coordinación entre actores del mercado. En consecuencia, resulta necesario evaluar medidas complementarias o alternativas que permitan mitigar estos riesgos de manera más eficaz y oportuna.

152. Dado lo anterior, esta Fiscalía considera que se debe ampliar el análisis para determinar un umbral que limite la integración vertical de la sociedad concesionaria con uno o más usuarios relevantes -en conjunto con sus personas relacionadas-, que sea eficaz para mitigar los riesgos descritos precedentemente, y que se centre en tanto en la gobernanza de dicha sociedad como en los incentivos económicos derivados de su participación accionaria.

²²¹ Véase Informe de Aprobación Rol FNE F135-2028 “Adquisición de las acciones de Grupo Empresas Navieras, SAAM Puertos y Ransa Comercial en Terminal Puerto Arica por Inversiones Neltume e Inversiones y Construcciones Belfi S.A.” (en adelante, “**Informe de Aprobación Rol FNE F135-2028**”). Disponible en: https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2019/02/inap1_F135_2018-1.pdf [fecha última consulta: 17 de julio de 2026].

²²² Ambas empresas tenían incentivos para favorecer a sus empresas relacionadas aun cuando ninguna de ellas tenía la capacidad individual e independiente para realizar ese tipo de conductas. Véase nota al pie 96 del Informe de Aprobación Rol FNE F135-2028.

153. Ello es así, porque porcentajes de participación accionarios menores, igualmente pueden permitir el ejercicio de control o influencia decisiva sobre el desarrollo de una compañía - sin necesidad de tener participación accionaria mayoritaria. Un ejemplo común es a través del control sobre el directorio, donde un accionista puede influir en las decisiones estratégicas si logra aliarse con otros accionistas o asegurar la presidencia del directorio en donde dicho cargo ostente un voto dirimente ante empate. Asimismo, los pactos entre accionistas pueden permitir a un grupo minoritario consolidar una posición de control al actuar de forma coordinada en las votaciones clave. Otra estrategia es la emisión de acciones con diferentes derechos de voto, donde un accionista con una menor proporción de capital puede mantener la mayoría de los votos o la posibilidad de elegir a un mayor número de directores. También pueden utilizarse cláusulas contractuales, como derecho de veto sobre decisiones estratégicas, que otorgan a ciertos accionistas la capacidad de influir de manera determinante en variables competitivas de la empresa sin necesidad de poseer la mayoría accionaria. En ese mismo sentido, pueden existir acuerdos que se refieran a la proporción u oportunidad en que los accionistas tienen derecho a dividendos o utilidades, que sean distintas a su respectiva participación accionaria o respecto de terceros accionistas. Todos estos mecanismos demuestran que ni el control de una sociedad ni el ejercicio de sus derechos económicos depende siempre de una determinada participación accionaria, sino que de la estructura de gobernanza y acuerdos estratégicos entre los accionistas.

154. En base a lo anterior, esta Fiscalía considera necesario que este H. Tribunal determine y defina si al establecer límites a la integración vertical, aceptará o no que uno o más usuarios relevantes, de manera individual o conjunta y por vía directa o indirecta (a través de sus respectivas relacionadas) tengan control o ejerzan influencia decisiva sobre la concesionaria.

155. En la afirmativa, esto es, si el H. Tribunal estima que el usuario relevante pueda tener control o ejercer influencia decisiva sobre la sociedad concesionaria, como es la regla propuesta por EPSA, esta Fiscalía sugiere incluir mayores resguardos de fiscalización y monitoreo de posibles conductas que afecten la competencia en cualquier segmento del mercado, como las que se detallarán en la sección de conclusiones.

156. Por el contrario, si atendidos los riesgos descritos, y como es el parecer de esta Fiscalía, resulta conveniente restringir la integración vertical y que la participación accionaria que tengan los usuarios relevantes no les permita -directa o indirectamente, individual o conjuntamente- ejercer influencia decisiva en la administración de la concesionaria, se requiere establecer un límite a tal participación accionaria que no permita a estos asegurar la mayoría de los votos en las juntas de accionistas, elegir a la mayoría de los directores, ni designar al Gerente General, complementando lo anterior con

restricciones en la constitución y gobernanza de la sociedad que debe formarse para el desarrollo de la concesión. Tales resguardos deben evitar que los usuarios relevantes tengan el control de la sociedad o ejerzan influencia decisiva y, al menos, deberían considerar restricciones a la celebración de pactos de accionistas sobre control o acuerdos de actuación conjunta, al establecimiento de derechos de veto respecto de materias relevantes, nominación de directores y ejecutivos relevantes, junto con un programa de cumplimiento para el monitoreo de estas restricciones.

157. Por lo tanto, en este escenario propuesto por la Solicitud, esta Fiscalía estima necesario adoptar un enfoque preventivo que evite los riesgos de una posible integración vertical entre la concesionaria y usuarios relevantes, mediante una regla que limite su participación accionaria a un nivel que impida el control de la sociedad, por ejemplo, un 40% o cualquier porcentaje inferior a la mayoría, complementada con restricciones sustantivas que eviten que, mediante mecanismos de gobernanza o acuerdos entre accionistas, dichos usuarios ejerzan influencia decisiva sobre la concesionaria.

158. En cuanto a la propuesta de EPSA respecto del Terminal Sitio 8, consistente en elevar al 60% el límite de integración vertical, esta Fiscalía reitera las observaciones formuladas precedentemente en cuanto a la necesidad de que el análisis de la integración vertical y la definición de la regla aplicable tengan un carácter sustantivo, considerando no solo el porcentaje de participación accionaria, sino también la posibilidad de que uno o más usuarios relevantes ejerzan, directa o indirectamente, individual o conjuntamente, control o influencia decisiva sobre la sociedad concesionaria. Con todo, si este H. Tribunal estima adecuado mantener una regla basada en límites de participación accionaria, resulta necesario considerar los antecedentes que se exponen a continuación, los cuales no permiten justificar una modificación del régimen actualmente vigente.

159. Los antecedentes acompañados no permiten acreditar que las condiciones de competencia hayan variado de manera tal que justifiquen modificar la regla establecida en el Dictamen N°1045, ni que el aumento del límite de integración vertical desde un 40% a un 60% genere eficiencias verificables que compensen los riesgos competitivos asociados a una mayor integración²²³. En particular, más allá de las consideraciones expuestas en la

²²³ Mediante el Ord. N°530-26 FNE, se solicitó a EPSA remitir las bases de datos, memorias, códigos y demás antecedentes necesarios para la adecuada comprensión, revisión y replicabilidad de los resultados contenidos en el Informe Económico ISCI Molo Sur y en el Informe Económico ISCI Sitio 8. Sin embargo, dicha información no fue proporcionada por EPSA. Posteriormente, mediante el Ord. N°1134-26 FNE, esta Fiscalía reiteró la solicitud de antecedentes. No obstante, tampoco se recibieron antecedentes concretos que permitieran sustentar o verificar los argumentos desarrollados por EPSA para fundamentar sus solicitudes relativas a las reglas de integración vertical.

Solicitud²²⁴, EPSA no aportó antecedentes empíricos o cuantitativos que permitan demostrar que dicha modificación mejorará las condiciones de competencia o reducirá los riesgos de discriminación, exclusión o sabotaje identificados por la jurisprudencia de este H. Tribunal²²⁵. En consecuencia, esta Fiscalía estima que no existen antecedentes suficientes para justificar la modificación propuesta²²⁶.

160. Por el contrario, los antecedentes disponibles respaldan la mantención de la regla actualmente vigente, atendidas las características del mercado de graneles sólidos, entre las que destacan su elevado nivel de concentración, las altas tasas de ocupación observadas y la ausencia de inversiones comprometidas para el desarrollo del Sitio 8 durante el horizonte de análisis. En dicho contexto, aumentan tanto los incentivos como la capacidad del concesionario integrado verticalmente para desplegar conductas discriminatorias o exclusorias respecto de sus competidores aguas abajo.

161. En cuanto a la suficiencia de los resguardos conductuales contenidos en las Bases del Terminal Sitio 8, cabe tener presente que, en el Informe N°6/2009, el H. Tribunal analizó los riesgos y ventajas de la integración vertical, y concluyó que los resguardos conductuales, por sí solos, no resultaban suficientes para mitigar los riesgos derivados de la integración vertical, pues su adecuada fiscalización requería contar con *"información detallada que permita detectar las diferencias en la calidad del servicio otorgado a los distintos usuarios, en los diferentes ámbitos en que la discriminación sea posible"*. Sobre esa base, el H. Tribunal agregó que los esfuerzos de fiscalización involucraban costos de información y supervisión que no eran despreciables, lo que resulta igualmente ilustrativo en el presente caso, en cuanto evidencian las limitaciones inherentes a los resguardos conductuales para prevenir y detectar conductas discriminatorias derivadas de la integración vertical²²⁷.

162. Uno de los argumentos expuestos por EPSA para justificar esta flexibilización es el eventual incentivo a la realización de inversiones por parte del nuevo concesionario. Sin embargo, dada la naturaleza transitoria y la duración acotada de la concesión propuesta, no resulta plausible esperar inversiones significativas que aumenten la capacidad del terminal.

²²⁴ Según lo expuesto por EPSA, los principales fundamentos de la propuesta se relacionan con la posibilidad de internalizar los costos de demurrage cuando un usuario relevante participa en la sociedad concesionaria, ampliar el número de potenciales oferentes en la licitación, alcanzar una mayor simetría regulatoria con otros frentes de atraque de la región y contar con resguardos contractuales adecuados. Al respecto, véase la Solicitud, pp. 35-37, e Informe Económico ISCI Sitio 8, pp. 24-27.

²²⁵ Informe N°18/2020, párr. 209, p. 84

²²⁶ Informe N°18/2020, párr. 209, p. 84

²²⁷ Informe N°6/2009, p. 113.

163. Asimismo, debe considerarse que resulta plausible que, en el marco de la nueva concesión, se replique una estructura de participación similar a la actualmente existente en Panul, en la que participan consignatarios que, a su vez, prestan servicios a otros consignatarios que compiten con ellos en mercados aguas abajo. En este contexto, una participación significativa de un propietario de la carga en la operación del terminal podría otorgarle tanto la capacidad como los incentivos para adoptar conductas estratégicas que afecten la competencia, particularmente respecto de aquellos usuarios que compiten con dicho participante en los mercados aguas abajo.

164. Por otra parte, esta Fiscalía tampoco cuenta con antecedentes que permitan concluir que elevar el límite de integración vertical incrementaría de manera significativa el número de interesados en participar en la licitación del Terminal Sitio 8.

165. Adicionalmente, como se señaló previamente, respecto del Terminal Sitio 8 la Solicitud propone excluir a las empresas navieras de la definición de usuario relevante, atendidas las características del mercado de transferencia de graneles sólidos limpios. En particular, sostiene que, a diferencia de lo que ocurre en los terminales de carga general o de contenedores, en este segmento son los importadores y exportadores quienes contratan el transporte marítimo y demandan los servicios portuarios, por lo que la definición de usuario relevante comprende únicamente a dichos agentes y a otros usuarios que superen los umbrales de participación establecidos. Al respecto, esta Fiscalía no tiene observaciones, por cuanto los antecedentes recabados durante la Investigación respaldan los fundamentos expuestos por EPSA²²⁸.

166. Finalmente, respecto de la conveniencia de uniformar el régimen de integración vertical aplicable a ambos terminales, esta Fiscalía estima que las restricciones estructurales deben determinarse atendiendo a las condiciones competitivas específicas del mercado relevante en que opera cada terminal. En este sentido, la operación de graneles sólidos limpios presenta características económicas y competitivas significativamente distintas de aquellas propias de la carga general y de los graneles líquidos, según se analizó supra. Por ello, en el caso del Terminal Sitio 8, los antecedentes recabados respecto del mercado de graneles sólidos no permiten concluir que se encuentre justificada una modificación de la regla de integración vertical establecida en el Dictamen N°1045²²⁹.

167. En consecuencia, respecto de la integración vertical, esta Fiscalía recomienda avanzar hacia reglas de carácter sustantivo que consideren la posibilidad de que uno o más

²²⁸ Véase Anexo Confidencial [58] y [59].

²²⁹ Informe N°18/2020, párr. 202. Asimismo, Informe N°21/2022, pp. 27-28.

usuarios relevantes ejerzan control o influencia decisiva sobre la sociedad concesionaria. Subsidiariamente, en caso de mantenerse un régimen basado en límites de participación accionaria, recomienda acoger la propuesta de EPSA de mantener el límite del 60% para el Terminal Molo Sur, toda vez que no existen antecedentes que justifiquen modificar la regla vigente, y rechazar el aumento del límite desde 40% a 60% propuesto para el Terminal Sitio 8, al no haberse acreditado un cambio en las condiciones competitivas ni eficiencias que compensen los riesgos asociados a una mayor integración vertical.

IV.3. PROCESO DE LICITACIÓN.

168. Además de definir el procedimiento para el proceso licitatorio y los criterios de adjudicación, las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 establecen una serie de condiciones y requisitos que pueden determinar las condiciones de competencia tanto *ex ante* como *ex post*. En esta sección se presentan los aspectos que esta Fiscalía, a lo largo de su Investigación, identificó como riesgosos desde una perspectiva de libre competencia.

IV.3.1. Criterios de adjudicación.

169. Las Bases Molo Sur y las Bases Sitio 8 presentadas por EPSA consideran como criterio económico de adjudicación el menor índice ofertado, calculado a partir de la aplicación de las tarifas correspondientes a un conjunto de servicios básicos²³⁰ a una fórmula polinómica, siempre que el índice resultante no exceda un índice máximo (en adelante, “**I_{max}**”), el cual será definido por EPSA²³¹.

170. En el caso del Terminal Molo Sur, el menor índice ofertado (en adelante, “**I Ofertado Molo Sur**”) resulta de la TMC (Tarifa de Uso de Muelle a la Carga) más la suma ponderada de las siguientes tarifas básicas: TMN (Tarifa de Uso de Muelle a la Nave); TTF (Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada no Hortofrutícola); TTC (Tarifa de Transferencia de Contenedores no Reefer); TTR (Tarifa de Transferencia de Contenedores Refrigerados); TTGL (Tarifa de Transferencia de Carga a Granel Líquido); y TTGS (Tarifa de Transferencia

²³⁰ La Solicitud menciona que, en ambas licitaciones, se definen los servicios básicos como aquellos cuya provisión requiere necesariamente de la infraestructura objeto de la concesión por ser indispensables tanto para el atraque de las naves cuanto para la transferencia, recepción y despacho de la carga, consecuencia de lo cual el concesionario los presta, o puede prestar, en condiciones de monopolio dentro del área de concesión, sin que exista la posibilidad de una provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del concesionario; siendo además servicios cuyas tarifas no pueden dar como resultado índices superiores al índice tarifario máximo o se encuentran sujetas a valores máximos. Al respecto, véase Bases Molo Sur, pp. 17-18, y Bases Sitio 8, pp.16-17.

²³¹ De acuerdo con las Bases Molo Sur y las Bases Sitio 8, se entiende por I_{max} el índice máximo expresado en dólares por Tonelada que determinará el Directorio de EPSA en forma previa a la apertura de las Ofertas Económicas, el cual se mantendrá en custodia del ministro de fe respectivo hasta dicha apertura y será dado a conocer únicamente en el evento indicado en la sección 2.9.5.

de Carga a Granel Sólido), conforme a la fórmula descrita en la sección 3.11.2 de las Bases Molo Sur²³².

171. Por su parte, el menor índice ofertado del Terminal Sitio 8 (en adelante, “**I Ofertado Sitio 8**”) presenta una estructura más simple, atendida la especialización de dicho terminal en la transferencia de graneles sólidos limpios. En efecto, se determina a partir de la TMC (Tarifa de Uso de Muelle a la Carga) y de la suma ponderada de las siguientes tarifas básicas: TTG (Tarifa de Transferencia de Granel Sólido) y; TMN (Tarifa de Uso de Muelle a la Nave)²³³.

172. Al respecto, esta Fiscalía advierte que los ponderadores asociados a las distintas tarifas básicas no han sido definidos en las Bases Molo Sur ni en las Bases Sitio 8²³⁴. Lo anterior resulta especialmente relevante pues dichos ponderadores inciden directamente en el cálculo del índice utilizado como criterio económico de adjudicación. En efecto, los ponderadores determinan la importancia relativa de cada tarifa dentro del índice, cuestión particularmente relevante en el Terminal Molo Sur, cuyo índice incorpora un mayor número de servicios básicos asociados a distintos tipos de carga. En consecuencia, una metodología inadecuada o poco transparente para su determinación podría distorsionar la evaluación económica de las ofertas y afectar la intensidad competitiva del proceso licitatorio.

173. Con todo, EPSA ha señalado a esta Fiscalía que “para que el índice refleje fielmente la operación del puerto, se utilizan factores que ponderan cada tarifa. De acuerdo con lo señalado por el H. Tribunal en informes anteriores, los ponderadores por carga se deben calcular basándose en la participación proyectada de cada tipo de carga respecto al total o de los ingresos durante el periodo de concesión”²³⁵.

174. Sin perjuicio de lo anterior, y tal como lo ha indicado el propio H. Tribunal²³⁶, esta Fiscalía estima que las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 deben establecer que la definición de los ponderadores se fundará en criterios objetivos. Así, por ejemplo, respecto de las tarifas de transferencia de carga, dichos ponderadores pueden determinarse considerando la participación proyectada de cada tipo de carga respecto del total proyectado durante todo

²³² Bases Molo Sur, sección 2.10, p. 47, y sección 3.11.2, pp. 74-75.

²³³ Bases Sitio 8, pp. 44-45.

²³⁴ Según consta en Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 donde se señala que se definirán antes del inicio de la licitación.

²³⁵ Respuesta de EPSA al Ord. N°841-26 FNE.

²³⁶ Informe N°18/2020, párr. 96. Asimismo, en Informe N°20/2021, párr. 66.

el período de la concesión. En consecuencia, se sugiere que el H. Tribunal establezca este u otro criterio objetivo para su determinación.

175. Asimismo, esta Fiscalía estima necesario considerar que una definición inadecuada de los ponderadores podría distorsionar los incentivos económicos del futuro concesionario, favoreciendo la atención de la carga contenedorizada en desmedro de los graneles líquidos, particularmente en el contexto del modelo de operación unificada propuesto para el Terminal Molo Sur. Por ello, resulta conveniente que se establezca un procedimiento expedito que permita verificar, antes de la publicación de las bases de licitación definitivas, que los ponderadores se ajustan a los criterios técnicos definidos y reflejan adecuadamente la realidad operacional del terminal, evitando así que el índice de adjudicación genere incentivos incompatibles con los objetivos de libre competencia.

176. Finalmente, sobre la determinación del I_{max}, las Bases Molo Sur²³⁷ y Bases Sitio 8²³⁸, establecen que este será fijado por el Directorio de EPSA en forma previa a la apertura de las ofertas económicas y mantenido bajo custodia de un ministro de fe, pero no informan explícitamente sobre la metodología a emplear para su determinación²³⁹.

177. Dado lo anterior, se sugiere al H. Tribunal recomendar que el cálculo del I_{max} por parte de EPSA se realice bajo criterios objetivos y verificables, tomando en cuenta no solo las proyecciones de demanda de carga, sino también los costos operativos proyectados y una tasa de rentabilidad razonable que refleje los incentivos de una empresa eficiente.

IV.3.2. Modificaciones a las condiciones del contrato.

178. En materia de modificaciones a las condiciones del contrato de concesión, EPSA propone un mecanismo destinado a compatibilizar la flexibilidad necesaria para adaptar las concesiones a cambios en las condiciones de mercado con el resguardo de la libre competencia. Asimismo, EPSA señala que su propuesta recoge los criterios más recientes desarrollados por el H. Tribunal en materia de adecuación contractual, apartándose de estándares más restrictivos contenidos en pronunciamientos anteriores²⁴⁰.

²³⁷ Bases Molo Sur, pp. 44-45.

²³⁸ Bases Sitio 8, p.42.

²³⁹ EPSA señala que para la estimación de los valores del I_{max} se usará información de las tarifas de mercado observadas en la Región de Valparaíso, tasas de rentabilidad normales como benchmark y asesorías técnicas económicas anteriores. Respuesta de EPSA al Ord. N°841-26 FNE.

²⁴⁰ En este sentido, la Solicitud se distancia del criterio contenido en el Informe N°18/2020 y en otros pronunciamientos, alineándose con la jurisprudencia más reciente del H. Tribunal, especialmente en los Informes N°21/2022, 22/2022, 23/2022, 24/2022 y 25/2022.

179. Para estos efectos, EPSA distingue tres categorías de modificaciones contractuales, sujetas a requisitos procedimentales y plazos de carencia diferenciados. En primer lugar, las modificaciones relativas a la estructura tarifaria y al régimen de pagos, esto es, aquellas que recaigan sobre las tarifas máximas, los índices tarifarios o los pagos que el concesionario deba efectuar a EPSA requerirían autorización previa del H. Tribunal mediante el correspondiente procedimiento de consulta. Además, estas modificaciones solo podrían solicitarse una vez transcurridos tres años desde la fecha de entrega del terminal.

180. En segundo lugar, la propuesta contempla las modificaciones relativas a la reclasificación de servicios, consistentes en alterar la calificación de un servicio desde la categoría de servicio especial a servicio básico, o viceversa. Al igual que las modificaciones tarifarias, estas adecuaciones requerirían autorización previa del H. Tribunal. No obstante, EPSA propone un plazo de carencia de un año desde la entrada en operación del terminal, fundado en que este tipo de modificaciones tendría un impacto competitivo más acotado que las referidas a la estructura tarifaria.

181. En tercer lugar, respecto de las restantes materias contractuales que no incidan en la estructura tarifaria, el régimen de pagos ni en la clasificación de servicios, EPSA propone que las modificaciones no requieran autorización del H. Tribunal, sino únicamente que sean notificadas a esta Fiscalía con una anticipación mínima de 90 días a su implementación. En estos casos, las modificaciones solo podrían promoverse una vez transcurridos tres años desde la fecha de entrega del terminal.

182. En cuanto a los plazos de carencia propuestos, EPSA señala que estos responden al carácter transitorio de las concesiones objeto de la Solicitud, cuya duración sería de ocho años. Según expone, la reducción de los plazos tradicionalmente considerados en este tipo de mecanismos busca otorgar a la empresa portuaria la flexibilidad necesaria para adaptar las concesiones durante su vigencia y coordinar el término de ambas con la entrada en operación del futuro Puerto Exterior de San Antonio.

183. Finalmente, EPSA propone que las modificaciones contractuales sean acordadas de común acuerdo entre la empresa portuaria y el concesionario o, en caso de desacuerdo, determinadas mediante el procedimiento de resolución de controversias previsto en las Bases. Asimismo, solicita que, tratándose de modificaciones sujetas a consulta, sea el propio H. Tribunal quien determine el alcance y extensión de las adecuaciones autorizadas, evitando que, una vez emitido su pronunciamiento, las partes deban recurrir adicionalmente al mecanismo contractual de resolución de controversias o a un procedimiento arbitral para implementar lo resuelto. De este modo, la propuesta busca dotar de mayor eficiencia al procedimiento de adecuación contractual, sin perjuicio del cumplimiento de los requisitos de autorización o notificación establecidos para cada tipo de modificación.

184. Al respecto, esta Fiscalía no tiene observaciones sobre el mecanismo de adecuación propuesto por EPSA, atendido especialmente el carácter transitorio y la duración acotada de las concesiones objeto de la Solicitud. Sin perjuicio de ello, se sugiere incluir dentro de la primera categoría la apertura de servicios básicos en servicios diferenciados, así como el caso en que una tarifa básica sea dividida o desagregada en dos²⁴¹. Ello, por cuanto estas modificaciones inciden directamente sobre la estructura tarifaria considerada para la adjudicación de la concesión, por lo que resulta conveniente que este H. Tribunal pueda revisarlas y adoptar los resguardos que estime pertinentes frente a eventuales actuaciones discrecionales de los futuros concesionarios que pudieran permitirles discriminar entre usuarios o explotar su poder de mercado. Esta recomendación adquiere especial relevancia a la luz de las conductas descritas en el requerimiento presentado por esta Fiscalía en contra de TPS, DPW y STI, de fecha 11 de marzo de 2024, que dio origen al procedimiento Rol C N°506-24.

IV.3.3. Parámetros indeterminados.

185. El análisis de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 efectuado por esta Fiscalía ha identificado distintos aspectos relevantes que no están especificados de forma completa y que inciden directamente en la intensidad competitiva en el proceso licitatorio y en la provisión de servicios portuarios, por lo que no es posible realizar un análisis acabado de los riesgos que podrían generar. Sin perjuicio de ello, esta FNE entiende que, dada la lejanía temporal del proceso licitatorio es difícil que esos parámetros estén ya definidos, y por consiguiente sugiere seguir los criterios establecidos por este H. Tribunal en pronunciamientos anteriores, en particular en el Informe N°18/2020.

186. Con todo, esta Fiscalía hace presente al H. Tribunal que diversos Anexos de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 están calificados explícitamente como "meramente referenciales". Dicha calificación implica que la información contenida en ellos será actualizada por EPSA al momento de realizar el llamado a licitación, por lo que su contenido actual no necesariamente coincide con las condiciones definitivas bajo las cuales se desarrollará el proceso licitatorio²⁴².

187. A este respecto, las materias que esta Fiscalía estima debieran definirse con criterios claros y objetivos, y que actualmente no se encuentran determinadas en las Bases, son las siguientes: (i) tarifas máximas de ciertos servicios básicos; (ii) el volumen total mínimo requerido para acreditar experiencia como operador calificado en las Bases Molo

²⁴¹ Bases Molo Sur, sección 3.11.2, letra c), romanito iv) y v); Bases Sitio 8, sección 3.11.2, letra c), romanito iv) y v).

²⁴² Asimismo, es posible observar espacios en blanco en algunos de los Anexos. Véase, por ejemplo, Anexo Bases Molo Sur, p. 35

Sur y Bases Sitio 8; (iii) el plazo para la celebración del contrato de prestación de servicios con un operador calificado; (iv) las velocidades mínimas y promedio de transferencia contempladas en el Anexo III de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8; (v) el patrimonio mínimo exigido; (vi) los montos de las garantías; y (vii) las multas asociadas a eventuales incumplimientos del contrato de concesión por parte de los futuros concesionarios.

188. Respecto de las tarifas máximas aplicables a ciertos servicios básicos, los Anexos III de las Bases Molo Sur y de las Bases Sitio 8 mantienen en blanco los valores correspondientes a la Tarifa de Transporte de Pasajeros y a la Tarifa de Uso y Estadía de Camión en Parqueo, respectivamente. Al respecto, esta Fiscalía estima necesario que, antes del llamado a licitación, EPSA defina y fundamente la metodología que empleará para determinar dichas tarifas máximas, sobre la base de criterios técnicos, objetivos y verificables. Ello resulta indispensable para otorgar certeza a los potenciales oferentes y permitir evaluar que tales tarifas reflejen adecuadamente las condiciones económicas de la prestación de los respectivos servicios, evitando que la fijación ex ante de estos valores sustituya injustificadamente la presión competitiva que debiera generarse en el proceso licitatorio. Lo anterior es sin perjuicio de la recomendación formulada en la sección IV.4.2 del presente aporte de antecedentes, relativa a la conveniencia de incorporar dichos servicios al índice de adjudicación.

189. Sobre los volúmenes requeridos para acreditar experiencia²⁴³, esta Fiscalía estima necesario que se defina con precisión los volúmenes mínimos exigidos para acreditar la calidad de operador calificado, pues solo una vez establecidos dichos parámetros será posible evaluar adecuadamente sus efectos sobre la competencia en la licitación. En particular, su definición resulta indispensable para verificar que tales exigencias no constituyan requisitos desproporcionados, discriminatorios o diseñados de manera tal que favorezcan indebidamente a determinados incumbentes o limiten injustificadamente la participación de potenciales oferentes²⁴⁴.

190. Respecto del plazo para la celebración del contrato de prestación de servicios con un operador calificado, mecanismo previsto en la sección 2.7.1, letra b), de las Bases Molo Sur para los oferentes que no acrediten experiencia propia en la transferencia de graneles líquidos peligrosos, esta Fiscalía estima que se debe establecer un plazo razonable para el

²⁴³ En respuesta de EPSA al Ord. N°841-26 FNE, señaló que para la determinación de los montos se usarán como insumos bases de procesos anteriores, los actuales contratos de concesión y recomendaciones del MTT y del SEP.

²⁴⁴ Sobre este tipo de exigencias, informes anteriores de este H. Tribunal han señalado que, por una parte, éstas no deben ser desmedidas, pues ello podría constituir un desincentivo a la entrada de nuevos participantes o interesados en la concesión. Sin embargo, por otro lado, ha indicado que dichas exigencias deben ser suficientes para evitar ofertas que puedan generar problemas durante la operación del frente de ataque respectivo. Véanse, por ejemplo, los Informes N° 10/2014, N° 11/2014, y más recientemente, el Informe N° 18/2020, todos de este H. Tribunal.

parámetro actualmente indeterminado en las Bases. En particular, debiera evitarse la fijación de plazos excesivamente breves que hagan inviable la negociación y suscripción del contrato de prestación de servicios. Lo anterior, con el objeto de no restringir innecesariamente la participación de potenciales oferentes que deban recurrir a un operador calificado para cumplir los requisitos de experiencia establecidos en las Bases.

191. Respecto de las velocidades mínimas y promedio de transferencia, esta Fiscalía estima que dichas variables deben definirse con anterioridad al llamado a licitación²⁴⁵. Lo anterior, por cuanto constituyen parámetros esenciales para determinar los estándares de calidad y productividad que deberá cumplir el futuro concesionario, incidiendo directamente en sus costos operacionales, en las inversiones requeridas para la prestación de los servicios y, en definitiva, en la formulación de sus ofertas económicas²⁴⁶. Asimismo, las velocidades de transferencia constituyen un mecanismo objetivo para verificar el cumplimiento de los niveles de servicio comprometidos y para mitigar el riesgo de conductas discriminatorias durante la operación del terminal, al impedir que el concesionario otorgue un tratamiento preferente a determinados usuarios mediante la aplicación de estándares diferenciados de productividad²⁴⁷.

192. En consecuencia, de acuerdo con lo establecido por el H. Tribunal, las bases de licitación, en su versión definitiva, deben especificar las fórmulas y valores que contendrá el Manual de Verificación de Indicadores y las velocidades mínimas y promedios definitivos²⁴⁸. Por tanto, se solicita al H. Tribunal definir los criterios generales sobre los cuales deben establecerse, así como un procedimiento oportuno y expedito para la revisión de su cumplimiento antes de la apertura del proceso de licitación.

193. En relación con el monto de patrimonio mínimo que cada oferente debe acreditar, de acuerdo con lo dispuesto en el punto 2.7 de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8, esta Fiscalía concuerda con lo indicado por este H. Tribunal²⁴⁹, en cuanto a que *“el monto establecido no constituya un desincentivo a la entrada de nuevos participantes o*

²⁴⁵ Los Anexos III de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8, no especifican los valores.

²⁴⁶ De acuerdo con la sección 3.6 de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8, el concesionario deberá realizar todas las inversiones en equipamiento que sean necesarias para asegurar el cumplimiento de las velocidades de transferencia mínimas exigidas para cada tipo de carga, conforme con lo dispuesto en el Anexo III.

²⁴⁷ Informe N°6/2009, p. 112. *“La discriminación del operador integrado podría efectuarse vía tarifas discriminatorias, esto es, cobrando a terceros tarifas superiores que las que cobra a la empresa con la que está verticalmente integrado. O bien, podría realizarse vía discriminación no tarifaria, que la literatura denomina “sabotaje”, consistente en entregar una menor calidad del servicio a los usuarios no integrados, sea a través de mayores tiempos de espera, menores velocidades de transferencia, o bien vía discriminación de acceso y asignación de la capacidad portuaria disponible (sitios y áreas de respaldo)”*.

²⁴⁸ Informe N°18/2020, párrafo 123; e Informe N°11/2014, sección 8.2, numeral (vi), p. 50.

²⁴⁹ Véase H. Tribunal, Informe N° 18/2000, párr. 132.

interesados en la concesión además que, en caso de que el oferente estuviera conformado por varios integrantes, cada uno debe acreditar un patrimonio no inferior al producto entre el patrimonio mínimo exigido y su participación accionaria en la sociedad concesionaria prometida”.

194. Con respecto al monto de las garantías²⁵⁰, tal como lo indica este H. Tribunal²⁵¹, es deseable que este no sea excesivo, esto es, que no disuada innecesariamente la participación de los interesados, siendo preferible que no sean superiores a lo que se necesita para cubrir los daños que irrogaría el riesgo que cubre cada garantía. Así, esta Fiscalía considera necesario que EPSA, al no presentar un monto definido, al menos establezca una metodología de cálculo, objetiva y transparente, asociada al riesgo que cada garantía pretende precaver, cuyos resultados puedan ser verificados con suficiente antelación a la publicación de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8.

195. En el mismo sentido, en relación con las multas establecidas en el régimen de sanciones a incumplimientos²⁵², esta Fiscalía considera que sus valores deben: (i) establecerse de forma clara y precisa tanto en las bases de licitación finales como en el contrato de concesión y; (ii) como criterio general, estar calculados en función a la gravedad del incumplimiento para que cumplan su función disuasoria²⁵³ sin que sea una carga excesiva para el concesionario.

196. Respecto de todos los elementos del proceso de licitación que no han sido definidos aún por EPSA y, por tanto, no podrán ser evaluados por este H. Tribunal durante este proceso, esta FNE solicita que se establezca un procedimiento oportuno y expedito para la revisión de los parámetros que hasta ahora permanecen indeterminados, antes de la apertura del proceso de licitación. Dicho procedimiento tendrá por objeto verificar que los parámetros definidos por la empresa portuaria cumplan con los criterios que el H. Tribunal establezca en su informe.

²⁵⁰ Las BALI establecen una Garantía de Seriedad de la Oferta. Véase EPV, BALI, sección 2.8.1. sobre “Oferta antecedentes generales”, p. 23. Además, establecen tres garantías adicionales, para el fiel cumplimiento de Contrato inicial, del POI, y de POIAP. Véase EPV, BALI, sección 3.14. sobre “Garantías”, p. 59.

²⁵¹ Véase H. Tribunal, Informe N° 18/2020, párr. 140.

²⁵² Véase EPV, BALI, sección 3.22. sobre “Multas”, p. 73.

²⁵³ Tal como lo establece el H. Tribunal en el párr. 144 del Informe N° 18/2020, en el Informe N° 9, de fecha 31 de mayo de 2013, del H. Tribunal (en adelante, “Informe N° 9/2013”) y en el Informe N° 10/2014.

IV.4. CONTRATO DE CONCESIÓN.

IV.4.1. Resguardos conductuales.

197. La Solicitud señala que se profundiza en los actuales resguardos en la provisión de servicios portuarios contenidos en el Dictamen N°1045 y en la jurisprudencia posterior de este H. Tribunal. Ello, con la finalidad de fortalecer el principio de no discriminación y resguardar la libre competencia²⁵⁴

198. En particular, la Solicitud incorpora un conjunto de resguardos conductuales destinados a reforzar el cumplimiento de dichos principios. Entre ellos, destacan las siguientes: (i) obligaciones relativas al acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios portuarios; (ii) publicidad de descuentos tarifarios; y (iii) un régimen reforzado de multas.

199. Al respecto, la Solicitud señala que el concesionario estará obligado a prestar servicios a todo aquel que lo requiera en términos y condiciones generales y no discriminatorias. Dichas condiciones deben quedar detalladas en el Manual de los Servicios, instrumento de carácter público que requiere la aprobación previa de EPSA y la notificación a esta Fiscalía. Asimismo, en caso de otorgar descuentos o beneficios tarifarios, estos deberán extenderse ipso facto a todos los demás usuarios que cumplan con los mismos criterios objetivos, debiendo el concesionario publicar los criterios objetivos que justifican su otorgamiento²⁵⁵.

200. En este sentido, las secciones 3.11 de las Bases Molo Sur y las Bases Sitio 8, establecen que el concesionario respectivo solo podrá establecer el pago de premios por servicios expeditos u otorgar descuentos de las Tarifas, excluidas las TMC y TMN, en base a criterios objetivos –es decir, basados en costos–, y no discriminatorios, debiendo incorporarse los acuerdos en que consten los mismos a las tarifas vigentes y públicas, dentro de un plazo aún indeterminado de días desde que se celebró el acuerdo, de manera que todos los usuarios que se encuentren en la misma situación puedan tomar conocimiento de los mismos y acceder a ellos.

201. A su vez, las secciones 3.20 de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 establecen el régimen sancionatorio, el cual contempla una multa general y un catálogo profundizado de multas específicas. Destacan las sanciones por actos u omisiones que importen una discriminación arbitraria en el acceso, servicios, tarifas o descuentos, las cuales pueden incluir multas adicionales por cada día en que la conducta persista. El régimen incorpora

²⁵⁴ Solicitud, p. 39.

²⁵⁵ Solicitud, pp. 48-52.

además un sistema de agravamiento por reincidencia, con ponderadores que incrementan la sanción entre 1,2 y 2 veces el monto original, pudiendo la reiteración de infracciones llegar a calificarse como un incumplimiento grave causal de término anticipado de la concesión.

202. Finalmente, la Solicitud establece una serie de obligaciones de transparencia e información destinadas a facilitar la labor de supervisión de EPSA. En particular, dispone que el concesionario y sus accionistas deberán proporcionar toda la información legal, económica, financiera, técnica, operativa o de cualquier otra naturaleza que EPSA requiera para verificar el cumplimiento de la ley, de las Bases de Licitación, del Contrato de Concesión y del informe que emita este H. Tribunal, en la forma, oportunidad y periodicidad que dicha empresa portuaria determine²⁵⁶.

203. Sobre estas materias, esta Fiscalía valora la incorporación de este tipo de resguardos, toda vez que, en el ejercicio de sus atribuciones, ha constatado la existencia de descuentos y condiciones preferentes otorgados por ciertos concesionarios a determinados usuarios, los que no han sido públicos ni se han fundado en criterios objetivos. Asimismo, la experiencia recogida por esta Fiscalía evidencia que los mecanismos de fiscalización y los regímenes sancionatorios vigentes no siempre han resultado suficientes para prevenir o corregir oportunamente este tipo de conductas, lo que pone de manifiesto la necesidad de fortalecer su eficacia disuasiva²⁵⁷.

204. Con todo, en opinión de esta Fiscalía resulta fundamental que se establezcan metodologías claras para la fiscalización, que definan con precisión los criterios, procedimientos, calendarización, plazos y mecanismos de control que permitan monitorear de manera efectiva el cumplimiento de las obligaciones relacionadas con la prevención de la aplicación de descuentos discriminatorios. Contar con un marco claro y detallado para la fiscalización no solo proporciona seguridad jurídica a las partes, sino que también facilita la detección temprana, sanciones efectivamente disuasorias y corrección de incumplimientos.

205. En este sentido, esta Fiscalía considera necesario que las concesionarias desarrollen e implementen un programa de cumplimiento que abarque todas las obligaciones y deberes que establezca el correspondiente Informe del H. Tribunal respecto de su comportamiento comercial y operativo, conforme a la Guía de Programas de

²⁵⁶ Solicitud, pp. 49-50.

²⁵⁷ Se tenga presente FNE en autos Rol NC N°542-24, folio 351.

Cumplimiento de esta Fiscalía²⁵⁸, reforzado con auditorías externas periódicas y que, en ambos casos, deban reportar sus hallazgos y resultados directamente a esta Fiscalía.

IV.4.2. Servicios y Tarifas Básicas.

206. La Solicitud detalla que se incorporan en las Bases Molo Sur²⁵⁹ y Bases Sitio 8²⁶⁰ las siguientes definiciones de servicios básicos y especiales²⁶¹.

- Servicios básicos: Son aquellos cuya provisión requiere necesariamente de la infraestructura objeto de la concesión por ser indispensables tanto para el atraque de las naves cuanto para la transferencia, recepción y despacho de la carga, consecuencia de lo cual el concesionario los presta, o puede prestar, en condiciones de monopolio dentro del área de concesión, sin que exista la posibilidad de una provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del concesionario; siendo además servicios cuyas tarifas no pueden dar como resultado índices superiores al índice tarifario máximo o se encuentran sujetas a valores máximos.
- Servicios especiales: Son aquellos que no se relacionan directamente con la infraestructura objeto de la concesión y que enfrentan, o pueden enfrentar, competencia, pues pueden ser prestados por empresas distintas e independientes del concesionario, ya sea en recintos cercanos ubicados fuera del Área de Concesión o dentro de ella cuando, por la naturaleza del servicio o exigencias normativas, su prestación requiera efectuarse dentro del terminal.

207. De acuerdo con la Solicitud, dichas definiciones se fundamentan en lo resuelto por el H. Tribunal y por esta Fiscalía en reiteradas oportunidades, en las que se ha precisado que el elemento determinante para su calificación radica en si tales servicios enfrentan o pueden enfrentar competencia por parte de empresas distintas e independientes del concesionario. Sobre esa base, la Solicitud concluye que los servicios básicos son aquellos respecto de los cuales no existe una posibilidad material de provisión alternativa en el frente de atraque, toda vez que dicho espacio es controlado exclusivamente por el concesionario y no resulta factible que un tercero ingrese al terminal para competir en la prestación de servicios de transferencia o muellaje²⁶².

²⁵⁸ Disponible en <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2012/06/Programas-deCumplimiento.pdf>

²⁵⁹ Bases Molo Sur, p.

²⁶⁰ Bases Sitio 8, pp. 16-17.

²⁶¹ Solicitud, p. 42.

²⁶² Solicitud, p. 43.

208. Los Anexos II de las Bases Molo Sur y de las Bases Sitio 8 especifican las actividades comprendidas dentro de los servicios básicos²⁶³. Sin embargo, no todos los servicios básicos allí identificados son considerados en el polinomio definido por EPSA para la determinación del menor índice ofertado. Según explica la Solicitud, ello obedece a que existen servicios básicos cuyas unidades de cobro no son fácilmente homologables a toneladas de carga, circunstancia que podría distorsionar la comparación de las ofertas económicas²⁶⁴

209. Conforme a lo informado por EPSA en su Solicitud y en las Bases Molo Sur, el menor índice ofertado de tarifas por los servicios básicos se calculará considerando únicamente las siguientes variables: (i) la transferencia de contenedores no refrigerados (TTC); (ii) Transferencia de Contenedores Refrigerados (TTR); (iii) Transferencia de Carga Fraccionada No Hortofrutícola (TTF); (iv) Transferencia de Carga Fraccionada Hortofrutícola (TTH); (v) Uso de Muelle a la Nave (TMN) y; (vi) Uso de Muelle a la Carga (TMC), y no será aplicable a servicios básicos como el TTP (Transporte de Pasajeros). Respecto de estos servicios excluidos, EPSA propone establecer tarifas máximas, las cuales actualmente permanecen indefinidas en los Anexos II de las Bases Molo Sur.

210. Por su parte, conforme a lo informado por EPSA en su Solicitud y en las Bases Sitio 8, el menor índice ofertado de tarifas por los servicios básicos se calculará considerando únicamente las siguientes variables: TMC (Tarifa de Uso de Muelle a la Carga) y de la suma ponderada de las siguientes tarifas básicas: TTG (Tarifa de Transferencia de Granel Sólido) y; TMN (Tarifa de Uso de Muelle a la Nave), y no será aplicable a servicios básicos como el UECP (Uso y Estadía de Camión en Parqueo). Respecto de estos servicios excluidos, EPSA propone establecer tarifas máximas, las cuales actualmente permanecen indefinidas en los Anexos II de las Bases Sitio 8.

211. Para esta Fiscalía resulta particularmente problemático que EPSA excluya de los respectivos índices de adjudicación las tarifas correspondientes al transporte de pasajeros en las Bases Molo Sur y al servicio de uso y estadía camión en parqueo en el índice de adjudicación en las Bases Sitio 8, toda vez que ello debilita los principios fundamentales de la libre competencia. La omisión de estos componentes en el proceso licitatorio impide que

²⁶³ Conforme a las BALI, son servicios básicos: (i) Transferencia de Contenedores No Refrigerados (TTC); (ii) Transferencia de Contenedores Refrigerados (TTR); (iii) Transferencia de Carga Fraccionada No Hortofrutícola (TTF); (iv) Transferencia de Carga Fraccionada Hortofrutícola (TTH); (v) Uso de Muelle a la Nave (TMN); (vi) Uso de Muelle a la Nave Cabotaje Insular (TMNi); (vii) Uso de Muelle a la Carga (TMC); (viii) Transporte de Pasajeros (TTP) y; (ix) Uso Grúa para Izaje Embarcaciones Menores (TIE). Véase EPV, Anexo II BALI, sobre “Tarifas de Servicios Sujetos a Valores Máximos”, p. 34.

²⁶⁴ Solicitud, p. 40.

se refleje adecuadamente el impacto del precio en la asignación de recursos, lo cual es un pilar esencial para garantizar un resultado eficiente y competitivo.

212. Al no incluir estas tarifas como un criterio relevante en el índice de adjudicación, se elimina un incentivo clave para los oferentes de competir en este aspecto, lo que a su vez distorsiona el proceso licitatorio. En efecto, al sustituirse la competencia en estos servicios por la fijación ex ante de una tarifa máxima, se reemplaza el resultado que podría derivar de la rivalidad entre los oferentes por una decisión regulatoria, limitando la posibilidad de que los usuarios se beneficien de tarifas más bajas. En consecuencia, ello podría reducir las ganancias de eficiencia normalmente asociadas a un proceso de licitación competitiva.

213. Adicionalmente, la falta de información por parte de EPSA respecto a la metodología utilizada para determinar los valores máximos y los criterios específicos que sustentan su cálculo aumenta la opacidad del proceso, generando incertidumbre y debilitando la confianza de los potenciales oferentes y de los usuarios del servicio. Esta ausencia de transparencia no solo limita la posibilidad de un control efectivo por parte de las autoridades competentes, sino que también impide evaluar si dicho límite tarifario ha sido fijado bajo parámetros razonables y objetivos que respondan a las condiciones del mercado. Por tanto, el diseño actual del proceso licitatorio, al no considerar elementos como la tarifa de pasajeros no solo restringe la competencia efectiva, sino que también podría generar resultados que no optimicen el bienestar social ni el interés público.

214. Por ello, en opinión de esta Fiscalía, EPSA debería incluir en el polinomio para determinar el menor índice ofertado por los servicios básicos, la tarifa correspondiente al transporte de pasajeros definido en el Anexo II de las BALI, así como también proveer de una metodología que permita esta inclusión en el índice de adjudicación sin que se produzcan distorsiones, producto de la dificultad de homologar estas tarifas a aquellas determinadas según toneladas de carga.

215. Por otra parte, respecto de las demás tarifas básicas descritas en el Anexo II de las Bases de Licitación, y en la medida en que estas no puedan incorporarse al polinomio para determinar el menor índice ofertado, esta Fiscalía estima adecuado mantener el criterio propuesto por EPSA, consistente en que sea la propia empresa portuaria la que establezca ex ante una tarifa máxima. No obstante, resulta indispensable que EPSA explicita la metodología utilizada para determinar dichos valores máximos, asegurando que esta se funde en criterios técnicos objetivos, tales como la estructura de costos, los niveles de inversión requeridos y las condiciones del mercado. De esta manera, se fortalecerán la transparencia, la certeza y la previsibilidad del proceso licitatorio, favoreciendo que las tarifas máximas sean razonables y competitivas.

216. Finalmente, en este punto resulta pertinente referirse a la propuesta descrita en el Capítulo IV.1 del presente aporte de antecedentes, consistente en que el almacenamiento de graneles líquidos sea calificado como un servicio especial sujeto a libertad tarifaria y, en consecuencia, excluido del índice de adjudicación. Al respecto, esta Fiscalía estima que dicha calificación no resulta consistente con la propia definición de servicios básicos y servicios especiales contenida en las Bases Molo Sur y en la Solicitud. En efecto, el almacenamiento de graneles líquidos constituye una prestación indispensable para la operación de transferencia de este tipo de carga y requiere necesariamente de la infraestructura objeto de la concesión, sin que exista una posibilidad material de provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del concesionario dentro del área de concesión²⁶⁵. En consecuencia, dicho servicio reúne las características que la propia Solicitud y las Bases Molo Sur atribuyen a los servicios básicos, debiendo incluirse en el índice de adjudicación por las mismas razones planteadas respecto de la Tarifa de Transporte de Pasajeros y la Tarifa de Uso y Estadía de Camión en Parqueo.

217. A mayor abundamiento, de acuerdo con el Informe Económico ISCI Molo Sur, la exclusión del almacenamiento de graneles líquidos del índice de adjudicación se justificaría porque se trataría de un servicio prestado en un contexto de monopolio bilateral, en el que las tarifas serían el resultado de una negociación directa entre las partes y, por ello, no requerirían quedar sujetas a un índice tarifario máximo. Al respecto, los antecedentes recabados durante la Investigación muestran que la demanda por servicios de transferencia y almacenamiento de graneles líquidos se concentra principalmente en el ácido sulfúrico, correspondiendo Codelco a una proporción significativa de dicha demanda.

218. Sin embargo, dicha situación no se verifica respecto de los restantes graneles líquidos, respecto de los cuales no existen antecedentes que permitan concluir que enfrentan condiciones de negociación equivalentes. En consecuencia, la exclusión general de las tarifas de almacenamiento de graneles líquidos del índice de adjudicación dejaría sin un resguardo competitivo a aquellos productos distintos del ácido sulfúrico, cuyas tarifas quedarían entregadas a la negociación con el concesionario sin estar sujetas a un índice tarifario máximo.

IV.4.3. Obligaciones de Pago

219. Tanto la Solicitud como las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 contemplan dos tipos de pagos que el adjudicatario de la licitación debe efectuar a la empresa portuaria. El primero,

²⁶⁵ El propio Informe Económico ISCI Molo Sur reconoce que “*El incluir el almacenamiento en el índice obedecería a que este servicio podría ser considerado como uno básico debido a que operacionalmente no es posible la transferencia directa entre el transporte marino y el terrestre, por lo que necesariamente se debe almacenar*”. Informe Económico ISCI Molo Sur, p. 21, nota al pie N°2.

denominado Pago Estipulado, corresponde a la “suma de dinero que el Concesionario debe pagar a EPSA a fin de financiar los costos del proceso de licitación, cuyo monto y forma de pago están establecidos en la letra a) de la sección 3.12.1”²⁶⁶. No obstante, si bien dicha disposición establece que el pago se realizará en cuatro cuotas, actualmente mantiene indeterminados tanto el monto total de este cobro como los plazos en que deberán pagarse la segunda, tercera y cuarta cuota.

220. Al respecto, esta Fiscalía comprende la dificultad de establecer un monto definitivo en esta etapa del proceso. Sin embargo, para resguardar las mejores condiciones de competencia, estima pertinente seguir el criterio establecido por el H. Tribunal en el Informe N° 20/2021, conforme al cual este cobro debe estar estrictamente asociado a los gastos incurridos en tareas, asesorías y estudios necesarios para la preparación de la licitación. En consecuencia, resulta conveniente que la determinación del Pago Estipulado se funde en los costos efectivamente incurridos y que dicha metodología pueda ser verificada en las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 definitivas antes de su publicación.

221. El segundo pago contemplado en la Solicitud corresponde al Canon Anual, el cual se compone de un componente fijo (Canon Base), determinado en función del valor de reposición de los activos entregados en concesión y de la tasa WACC (Weighted Average Cost of Capital), y de un componente variable, calculado anualmente en función del volumen de carga transferida durante el año contractual inmediatamente anterior.

222. En cuanto al componente fijo, la metodología propuesta se encuentra alineada con las recomendaciones recientes del H. Tribunal, al basarse en el costo de reposición de los activos. Sin perjuicio de ello, esta Fiscalía estima necesario que el H. Tribunal ordene a EPSA incorporar en las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8 definitivas la metodología, los parámetros y las variables específicas que se utilizarán para determinar la tasa WACC, otorgando así mayor certeza económica a los oferentes para la formulación de sus ofertas.

223. Por su parte, respecto del componente variable, este solo se devengaría si la carga transferida supera un umbral (AC) definido por EPSA y tendría por objeto financiar los mayores costos de fiscalización, coordinación y administración del contrato derivados de un mayor volumen de carga movilizada. Conforme al acápite ii) de la letra c) de la sección 3.12.1 de las Bases Molo Sur y Bases Sitio 8, deberá definirse el umbral de carga expresado en toneladas (US\$/Ton) como el canon variable mínimo, parámetros que actualmente permanecen indeterminados.

²⁶⁶ Bases Molo Sur y Sitio 8, p.15 y p.14, respectivamente.

224. Al respecto, esta Fiscalía considera que EPSA debe justificar de forma clara cómo un aumento de la carga transferida incide en sus costos operacionales e identificar cuáles son las inversiones que se requerirían en función de estas circunstancias, de manera que este cobro tenga una justificación en costos, tal como lo indicó el H. Tribunal. De lo contrario, como se estableció en el Informe N°20/2021, se sugiere que se elimine este pago, en atención a que esos cobros adicionales serían transferidos a los usuarios finales a través de las tarifas.

225. Finalmente, la Solicitud establece la obligación del concesionario de efectuar aportes anuales a un Fondo de Responsabilidad Social Empresarial, destinado a financiar proyectos aprobados por una mesa integrada por representantes del concesionario, de EPSA y de la Municipalidad de San Antonio²⁶⁷. Los recursos de dicho fondo deberán destinarse al desarrollo local y al fortalecimiento del entorno comunitario.

226. De acuerdo con el Informe N° 20/2021²⁶⁸, este tipo de aportes, al no encontrarse asociados a la prestación de servicios portuarios, podrían ser traspasados a los usuarios mediante mayores tarifas. Al respecto, desde una perspectiva de libre competencia, esta Fiscalía comparte el criterio sostenido por el H. Tribunal en cuanto a que los pagos exigidos al concesionario que no guardan relación con la prestación de los servicios portuarios o con los costos de administración y fiscalización de la concesión pueden traducirse en mayores tarifas para los usuarios y distorsionar los incentivos de eficiencia del concesionario. Por esta razón, el H. Tribunal ha recomendado en pronunciamientos anteriores que este tipo de cobros no sea incorporado en las bases de licitación definitivas.

227. Sin perjuicio de lo anterior, si se opta por mantener este aporte, esta Fiscalía estima indispensable que se definan de manera previa y precisa su monto o, en su defecto, la metodología objetiva para su determinación. Ello permitirá otorgar certeza a los potenciales oferentes respecto de los costos asociados a la concesión y evitar que la indeterminación de este pago afecte la formulación de sus ofertas económicas. De lo contrario, se sugiere eliminarlo.

²⁶⁷ Solicitud, p. 57.

²⁶⁸ Informe N°20/2021, párr. 84, p. 50

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

V.1. SOBRE LA OPERACIÓN UNIFICADA DE GRANELES LÍQUIDOS Y CONTENEDORES EN EL TERMINAL MOLO SUR

228. La operación unificada del Terminal Molo Sur conlleva ciertos riesgos que requieren ser mitigados. En particular, existe el riesgo significativo de que el concesionario priorice la carga contenedorizada por sobre la transferencia de graneles líquidos. Por ello, esta Fiscalía recomienda que las reglas de prioridad aplicables al Sitio 3 no se limiten al ácido sulfúrico, sino que se extiendan, de manera objetiva y no discriminatoria, a todos los productos líquidos. Asimismo, recomienda establecer reglas de uso del frente de atraque que aseguren que dicho Sitio pueda ser efectivamente utilizado con esa prioridad, sin ser afectado cuando los Sitios 1 y 2 se encuentren ocupados por naves de gran eslora.

229. Asimismo, con el objeto de preservar las actuales fuentes de presión competitiva y las alternativas de continuidad operacional para la transferencia de graneles líquidos, esta Fiscalía recomienda establecer que el concesionario del Terminal Molo Sur deberá mantener operativas las conexiones existentes entre la planta de estanques y el frente de atraque actualmente operado por DPW, y otorgar condiciones no discriminatorias de almacenamiento a los productos transferidos por ese Terminal.

V.2. SOBRE LAS RESTRICCIONES ESTRUCTURALES

230. En materia de resguardos estructurales, esta Fiscalía recomienda mantener una prohibición absoluta de la integración horizontal para el Terminal Molo Sur y el Terminal Sitio 8, atendidos los elevados niveles de concentración en cada mercado relevante analizado y los escenarios de congestión proyectados para el período de vigencia de las respectivas concesiones. Asimismo, se recomienda adecuar la redacción de la restricción horizontal aplicable a la subcontratación de operación de productos líquidos, de modo que comprenda también a los puertos privados que movilizan graneles líquidos en el Terminal Molo Sur y que forman parte de ese mercado relevante.

231. Respecto de la integración vertical, esta Fiscalía recomienda avanzar hacia reglas de carácter sustantivo o, en su defecto, acoger la propuesta de EPSA de mantener el límite del 60% para el Terminal Molo Sur, toda vez que no se observan condiciones de competencia que justifiquen modificar la regla vigente. Sin embargo, recomienda rechazar el aumento del límite desde 40% a 60% para el Terminal Sitio 8, atendidas sus particulares condiciones competitivas, entre ellas la relevancia de los consignatarios como usuarios del mismo, los elevados niveles de ocupación portuaria y concentración de mercado, factores que podrían incrementar la capacidad e incentivos del futuro concesionario para incurrir en

conductas anticompetitivas que podrían tener efectos directos en los mercados aguas abajo.

V.3. SOBRE EL PROCESO DE LICITACIÓN

232. En relación con el proceso de licitación, esta Fiscalía estima que el criterio de adjudicación propuesto por EPSA para el Terminal Molo Sur y Terminal Sitio 8, basado en el menor índice tarifario ofertado sujeto a un I_{max} , constituye un criterio adecuado para promover la competencia por la concesión. Sin perjuicio de ello, considera indispensable que se definan, mediante criterios técnicos objetivos y verificables, tanto los ponderadores utilizados en el polinomio de adjudicación como la metodología de determinación del I_{max} , de manera que dicho índice refleje adecuadamente la estructura proyectada de la operación portuaria y permita una comparación efectiva de las ofertas.

233. En particular, esta Fiscalía recomienda que los ponderadores se construyan sobre la base de la participación proyectada de cada tipo de carga durante la vigencia de la concesión, ajustados por su unidad de medida (en el caso de pasajeros y productos líquidos) y que el cálculo del I_{max} considere las proyecciones de demanda, los costos operacionales y una rentabilidad razonable para una empresa eficiente.

234. Asimismo, esta Fiscalía considera debe evitarse el establecimiento de parámetros indeterminados que impidan una adecuada revisión. En este sentido, se estima necesario que los parámetros actualmente sean definidos con suficiente anticipación, mediante criterios transparentes y objetivos, y se establezca un mecanismo expedito y oportuno para verificar su concordancia con los criterios que señale este H. Tribunal en su informe, antes de la publicación de las Bases definitivas de cada proceso. Ello permitirá verificar que estos requisitos no restrinjan innecesariamente la participación de oferentes en cada licitación y que se implementan resguardos efectivos respecto de su operación.

235. Por último, esta Fiscalía no tiene observaciones respecto del mecanismo de adecuación contractual propuesto por EPSA, atendido el carácter transitorio de ambas concesiones. No obstante, estima conveniente que determinadas modificaciones que puedan alterar la estructura tarifaria considerada para la adjudicación, tales como la apertura o desagregación de servicios y tarifas básicas, permanezcan sujetas al control previo del H. Tribunal.

V.4. SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN

236. En relación con las condiciones de la concesión, esta Fiscalía valora que la Solicitud incorpore resguardos destinados a fortalecer los principios de transparencia y no

discriminación en la prestación de los servicios portuarios. No obstante, se estima necesario profundizar dichos mecanismos para asegurar su eficacia práctica.

237. Respecto del régimen de servicios y tarifas, esta Fiscalía estima que las Bases deben fortalecer los resguardos competitivos aplicables a aquellos servicios cuya prestación depende necesariamente de la infraestructura concesionada. En este sentido, recomienda incorporar al índice de adjudicación aquellos servicios básicos que actualmente se encuentran excluidos, pues no hay justificación para excluirlos de su determinación mediante un proceso competitivo ni que éste sea reemplazado por la fijación administrativa de tarifas máximas.

238. Del mismo modo, esta Fiscalía considera que el almacenamiento de graneles líquidos debe ser calificado como un servicio básico sujeto a regulación tarifaria, atendido que constituye una prestación indispensable para la transferencia de dicha carga y carece de alternativas competitivas dentro del terminal.

239. En materia de cumplimiento, esta Fiscalía considera necesario que las concesionarias implementen un programa de cumplimiento conforme a la Guía de Programas de Cumplimiento de esta Fiscalía, que abarque las obligaciones establecidas en el Informe del H. Tribunal y que sea reforzado mediante auditorías externas periódicas cuyos resultados sean reportados a esta Fiscalía.

240. Finalmente, esta Fiscalía estima que las obligaciones económicas impuestas al futuro concesionario, tanto en favor de EPSA como de terceros, deben encontrarse estrictamente justificadas en los costos que buscan financiar y responder a metodologías objetivas y verificables.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE

PIDO: Tener por evacuado el informe de la Fiscalía Nacional Económica y, en mérito de lo expuesto, por debidamente aportados antecedentes a la Solicitud de autos. Asimismo, en mérito de lo expuesto, solicito acoger las recomendaciones y medidas propuestas en esta presentación, en cuanto resulten necesarias y proporcionales para el resguardo de la libre competencia en el mercado relevante.

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

1. Archivo Excel denominado "FNE - Oficio Ord N°1136 Consulta N°1", correspondiente al anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 15 de junio de 2026.
2. Archivo Excel denominado "Consulta N°5", correspondiente al anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
3. Archivo Excel denominado "FNE - Oficio Ordinario N°1136 Consulta N°2", correspondiente al anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 15 de junio de 2026.
4. Archivo PDF denominado "Respuesta Oxiquim - Oficio 840 vf ", correspondiente a anexo de carta de respuesta de Oxiquim S.A, de fecha 30 de abril de 2026.
5. Archivo PDF denominado "Carta N°257 FNE", correspondiente a carta de respuesta de Empresa Portuaria de San Antonio, de fecha 16 de junio de 2026.
6. Archivo PDF denominado "GD_29", correspondiente a carta de respuesta de Empresa Portuaria de Valparaíso, de fecha 15 de junio de 2026.
7. Archivo PDF denominado "RESPUESTA OFICIO N° Ord N° 1135 10-06-2026 v", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto de Ventanas, de fecha 15 de junio de 2026.
8. Archivo PDF denominado "Carta respuesta FNE", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 11 de junio de 2026.
9. Archivo Excel denominado "Respuesta Nro. 2 (1)", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio, de fecha 16 de junio de 2026.
10. Archivo Excel denominado "III6_AS_Codelco_Tabla", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terquim, de fecha 7 de mayo de 2026.
11. Archivo Excel "III6_MP_Tabla", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terquim, de fecha 7 de mayo de 2026.
12. Archivo Excel denominado "Número de estanques y capacidad de almacenamiento en m3 (Terminal Marítimo de Productos Líquidos)", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terquim, de fecha 7 de mayo de 2026.
13. Archivo Excel denominado "Número de estanques y capacidad de almacenamiento en m3 (Ácido Sulfúrico)", correspondiente a anexo a carta de respuesta de nio, de fecha 7 de mayo de 2026.
14. Archivo PDF denominado "Carta N°204 FNE", correspondiente a carta de respuesta de Puerto de San Antonio, de fecha 8 de mayo de 2026.
15. Archivo PDF denominado "Carta STI N°048-2026" correspondiente a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
16. Archivo PDF denominado "Carta respuesta FNE GER-21 29-04-26", correspondiente a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 29 de abril de 2026.
17. Archivo PDF denominado "035 Carta a FNE Abril 2026 Firmada", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Policarpo Toro, de fecha 28 de abril de 2026.

18. Archivo Excel denominado "Of. Ord. 1076-26 - Respuesta N°4", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026.
19. Archivo Excel denominado "Respuesta Nro. 1", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
20. Archivo Excel denominado "Respuesta FNE FCC", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 08 de mayo de 2026.
21. Archivo PDF "Carta N°302 FNE", correspondiente a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 08 de julio de 2026.
22. Archivo Excel denominado "Anexo_00 Pronósticos Anexo 2 260521", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., de fecha 10 de julio de 2026.
23. Archivo Excel denominado "RES_018126 - Pregunta 1 0307", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A, de fecha 03 de julio de 2026.
24. Archivo Excel denominado "Respuesta 5", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 29 de abril de 2026
25. Archivo Excel denominado "Respuesta Nro. 1 (i) y (ii)", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A., de fecha 16 de junio de 2026.
26. Archivo Excel denominado "III.7. Info por Naves 01 ene 2023 a 31 mar 2026 (v05)", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Ventanas S.A, de fecha 20 de mayo de 2026.
27. Archivo Excel denominado "II.2.a Tasa Ocupación Promedio Anual por Sitio", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Ventanas S.A., de fecha 06 de mayo de 2026.
28. Archivo Excel denominado "Rectificación Pregunta 3 ORD_0627", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Portuario de Valparaíso, de fecha 03 de julio de 2026.
29. Archivo Excel denominado "Cantidades movidas Años 2023 - 2024 - 2025 QC Policarpo Toro", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Policarpo Toro, de fecha 15 de junio de 2026
30. Archivo Excel denominado "Cantidades Ton. Años 2023 - 2024 - 2025 QC Policarpo Toro", correspondiente a anexo a carta de respuesta Puerto Policarpo Toro, de fecha 30 de junio de 2026.
31. Archivo Excel denominado "Punto 5", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
32. Archivo Excel denominado "Punto 4", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
33. Archivo Excel denominado "Of. Ord. 1076-26 - Respuesta N°3", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026.

34. Archivo Excel denominado "Resp. Complementaria Oxiquim (confidencial).xlsx ", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Oxiquim, de fecha 07 de julio de 2026.
35. Archivo Excel denominado "Proyección Demanda", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 16 de junio de 2026.
36. Archivo Excel denominado "Información Respuesta Oficio Ord. N°1284 - Confidencial", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Ferrocarril del Pacífico S.A, de fecha 03 de julio de 2026.
37. Archivo Excel denominado "Archivo Excel para FNE", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Transap S.A., de fecha 01 de julio de 2026.
38. Archivo PDF denominado "Carta STI N°40-2026", correspondiente a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional, de fecha 07 de abril de 2026.
39. Archivo PDF denominado "Carta respuesta FNE 3", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 06 de julio de 2026.
40. Archivo PDF denominado "GGc 037-26", correspondiente a carta de respuesta de Terminal Pacífico Sur Valparaíso", de fecha 21 de abril de 2026.
41. Archivo Excel denominado "Anexo Respuestas ORD_0627-26", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Portuario Valparaíso, de fecha 14 de abril de 2026.
42. Archivo PDF denominado "PVSA Respuesta Ord-0866-26 PVSA", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Ventanas S.A., de fecha 06 de mayo de 2026.
43. Archivo PDF denominado "Minuta Demanda Capacidad jul 2021 def EPSA", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto de San Antonio, de fecha 08 de julio de 2026.
44. Archivo PDF denominado "043 Carta respuesta 2 FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA", correspondiente a carta de respuesta de Puerto Policarpo Toro, de fecha 15 de junio de 2026.
45. Archivo PDF denominado "Respuesta Oxiquim S.A. Of. Ord. 1076-26", correspondiente a respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026.
46. Archivo PDF denominado "Respuesta Oficio FNE 628-2026 30-04 vf", correspondiente a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A. de fecha 30 de abril de 2026.
47. Archivo Excel denominado "FNE – Oficio Ord N°1282 Consulta N°1", correspondiente a anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A., de fecha 30 de junio de 2026.
48. Archivo Excel denominado "Anexo", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Hapag-Lloyd, de fecha 7 de abril de 2026.

49. Archivo PDF denominado “Respuesta_de_ONE_-_Oficio_Circ._Ord_N#32__26-03-2026_vF.docx”, correspondiente a carta de respuesta de Ocean Network Express, de fecha 10 de abril de 2026.
50. Archivo Excel denominado “#4. Table1.xlsx”, correspondiente a anexo a carta de respuesta de Hyundai Merchant Marine, de fecha 17 de abril de 2026.
51. Archivo Excel denominado “Pregunta 4 Tabla 1 (VERSION PUBLICA).xlsx”, correspondiente a anexo a carta de respuesta de Mediterranean Shipping Company, de fecha 7 de abril de 2026.
52. Archivo PDF denominado “OCO 32-26 Respuesta WHL”, correspondiente a carta de respuesta de Wan Hai Lines, de fecha 10 de abril de 2026.
53. Archivo Excel denominado “Tabla N°1 - Oferta de servicios navieros en Valparaíso - CMA CGM Chile SA.xlsx”, correspondiente a anexo a carta de respuesta de CMA-CGM, de fecha 17 de abril de 2026.
54. Archivo PDF denominado “Maersk Respuesta Oficio Circ. Ord. N°32-26 Investigación N°2845-26 FNE”, correspondiente a carta de respuesta de Maersk Chile, de fecha 7 de abril de 2026.
55. Archivo Excel denominado “FNE 20260326 ORDER NO. 032 DUE APR 7.xlsx”, correspondiente a carta de respuesta de Evergreen, de fecha 30 de marzo de 2026.
56. Archivo PDF denominado “PIL - Anexo Respuesta Oficio N°32”, correspondiente a anexo a carta de respuesta de Pacific International Lines, de fecha 10 de abril de 2026.
57. Archivo PDF denominado “2026 04 16 - Contesta Oficio FNE Circ. Ord N 32”, correspondiente a carta de respuesta de Cool Carriers, de fecha 20 de abril de 2026.
58. Archivo PDF denominado “Informe Sitio 8 (Version definitiva)”, correspondiente al anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 17 de marzo de 2026.
59. Archivo Excel denominado “Memoria de Cálculo I”, elaborado por esta Fiscalía Nacional Económica.
60. Archivo Excel denominado “Memoria de Cálculo II”, elaborado por esta Fiscalía Nacional Económica.
61. Archivo PDF denominado “Anexo Confidencial”, elaborado por esta Fiscalía Nacional Económica.

En relación con dichas piezas, esta Fiscalía solicita al H. Tribunal mantener la confidencialidad decretada mediante Resolución Ex. FNE N°233, de fecha 15 de julio de 2026, la que se acompaña como documento público en el tercer otrosí de esta presentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 inciso noveno, en relación con el artículo 39 letra a), ambos del DL 211, y el acuerdo segundo del Auto Acordado N°16/2017 del H. Tribunal.

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

SEGUNDO 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 primer otrosí:

1. Archivo Excel denominado "FNE - Oficio Ord N°1136 Consulta N°1_VP", correspondiente al anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 15 de junio de 2026.
2. Archivo Excel denominado "Consulta N°5_VP", correspondiente al anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
3. Archivo Excel denominado "FNE - Oficio Ordinario N°1136 Consulta N°2_VP", correspondiente al anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 15 de junio de 2026.
4. Archivo PDF denominado "Respuesta Oxiquim - Oficio 840 vf_VP", correspondiente a anexo de carta de respuesta de Oxiquim S.A, de fecha 30 de abril de 2026.
5. Archivo PDF denominado "Carta N°257 FNE_VP", correspondiente a carta de respuesta de Empresa Portuaria de San Antonio, de fecha 16 de junio de 2026.
6. Archivo PDF denominado "GD_29_VP", correspondiente a carta de respuesta de Empresa Portuaria de Valparaíso, de fecha 15 de junio de 2026.
7. Archivo PDF denominado "RESPUESTA OFICIO N° Ord N° 1135 10-06-2026 v_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto de Ventanas, de fecha 15 de junio de 2026.
8. Archivo PDF denominado "Carta respuesta FNE_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 11 de junio de 2026.
9. Archivo Excel denominado "Respuesta Nro. 2 (1) _VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio, de fecha 16 de junio de 2026.
10. Archivo Excel denominado "III6_AS_Codelco_Tabla_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terquim, de fecha 7 de mayo de 2026.
11. Archivo Excel denominado "III6_MP_Tabla_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terquim, de fecha 7 de mayo de 2026.
12. Archivo Excel denominado "Número de estanques y capacidad de almacenamiento en m3 (Terminal Marítimo de Productos Líquidos) _VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terquim, de fecha 7 de mayo de 2026.
13. Archivo Excel denominado "Número de estanques y capacidad de almacenamiento en m3 (Ácido Sulfúrico) _VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de nio, de fecha 7 de mayo de 2026.

14. Archivo PDF denominado "Carta N°204 FNE_VP", correspondiente a carta de respuesta de Puerto de San Antonio, de fecha 8 de mayo de 2026.
15. Archivo PDF denominado "Carta STI N°048-2026_VP" correspondiente a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
16. Archivo PDF denominado "Carta respuesta FNE GER-21 29-04-26_VP", correspondiente a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 29 de abril de 2026.
17. Archivo PDF denominado "035 Carta a FNE Abril 2026 Firmada_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Policarpo Toro, de fecha 28 de abril de 2026.
18. Archivo Excel denominado "Of. Ord. 1076-26 - Respuesta N°4_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026.
19. Archivo Excel denominado "Respuesta Nro. 1_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
20. Archivo Excel denominado "Respuesta FNE FCC_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 08 de mayo de 2026.
21. Archivo PDF "Carta N°302 FNE_VP", correspondiente a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 08 de julio de 2026.
22. Archivo Excel denominado "Anexo_00 Pronósticos Anexo 2 260521_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G., de fecha 10 de julio de 2026.
23. Archivo Excel denominado "RES_018126 - Pregunta 1 0307_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A, de fecha 03 de julio de 2026.
24. Archivo Excel denominado "Respuesta 5_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 29 de abril de 2026
25. Archivo Excel denominado "Respuesta Nro. 1 (i) y (ii) _VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A., de fecha 16 de junio de 2026.
26. Archivo Excel denominado "III.7. Info por Naves 01 ene 2023 a 31 mar 2026 (v05) _VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Ventanas S.A, de fecha 20 de mayo de 2026.
27. Archivo Excel denominado "II.2.a Tasa Ocupación Promedio Anual por Sitio_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Ventanas S.A., de fecha 06 de mayo de 2026.
28. Archivo Excel denominado "Rectificación Pregunta 3 ORD_0627_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Portuario de Valparaíso, de fecha 03 de julio de 2026.
29. Archivo Excel denominado "Cantidades movidas Años 2023 - 2024 - 2025 QC Policarpo Toro_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Policarpo Toro, de fecha 15 de junio de 2026

30. Archivo Excel denominado "Cantidades Ton. Años 2023 - 2024 - 2025 QC Policarpo Toro_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta Puerto Policarpo Toro, de fecha 30 de junio de 2026.
31. Archivo Excel denominado "Punto 5_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
32. Archivo Excel denominado "Punto 4_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A, de fecha 21 de abril de 2026.
33. Archivo Excel denominado "Of. Ord. 1076-26 - Respuesta N°3_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026.
34. Archivo Excel denominado "Resp. Complementaria Oxiquim (confidencial).xlsx _P", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Oxiquim, de fecha 07 de julio de 2026.
35. Archivo Excel denominado "Proyección Demanda_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 16 de junio de 2026.
36. Archivo Excel denominado "Información Respuesta Oficio Ord. N°1284 - Confidencial_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Ferrocarril del Pacífico S.A, de fecha 03 de julio de 2026.
37. Archivo Excel denominado "Archivo Excel para FNE_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Transap S.A., de fecha 01 de julio de 2026.
38. Archivo PDF denominado "Carta STI N°40-2026_VP", correspondiente a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional, de fecha 07 de abril de 2026.
39. Archivo PDF denominado "Carta respuesta FNE 3_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Panul, de fecha 06 de julio de 2026.
40. Archivo PDF denominado "GGc 037-26_VP", correspondiente a carta de respuesta de Terminal Pacífico Sur Valparaíso", de fecha 21 de abril de 2026.
41. Archivo Excel denominado "Anexo Respuestas ORD_0627-26_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Terminal Portuario Valparaíso, de fecha 14 de abril de 2026.
42. Archivo PDF denominado "PVSA Respuesta Ord-0866-26 PVSA_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto Ventanas S.A., de fecha 06 de mayo de 2026.
43. Archivo PDF denominado "Minuta Demanda Capacidad jul 2021 def EPSA_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Puerto de San Antonio, de fecha 08 de julio de 2026.
44. Archivo PDF denominado "043 Carta respuesta 2 FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA_VP", correspondiente a carta de respuesta de Puerto Policarpo Toro, de fecha 15 de junio de 2026.
45. Archivo PDF denominado "Respuesta Oxiquim S.A. Of. Ord. 1076-26_VP", correspondiente a respuesta de Oxiquim, de fecha 25 de junio de 2026.

46. Archivo PDF denominado "Respuesta Oficio FNE 628-2026 30-04 vf_VP", correspondiente a carta de respuesta de DP World San Antonio S.A. de fecha 30 de abril de 2026.
47. Archivo Excel denominado "FNE – Oficio Ord N°1282 Consulta N°1_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de San Antonio Terminal Internacional S.A., de fecha 30 de junio de 2026.
48. Archivo Excel denominado "Anexo_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Hapag-Lloyd, de fecha 7 de abril de 2026.
49. Archivo PDF denominado "Respuesta_de_ONE_-_Oficio_Circ._Ord_N#32___26-03-2026_vF.docx_VP", correspondiente a carta de respuesta de Ocean Network Express, de fecha 10 de abril de 2026.
50. Archivo Excel denominado "#4. Table1.xlsx_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Hyundai Merchant Marine, de fecha 17 de abril de 2026.
51. Archivo Excel denominado "Pregunta 4 Tabla 1 (VERSION PUBLICA).xlsx_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Mediterranean Shipping Company, de fecha 7 de abril de 2026.
52. Archivo PDF denominado "OCO 32-26 Respuesta WHL_VP", correspondiente a carta de respuesta de Wan Hai Lines, de fecha 10 de abril de 2026.
53. Archivo Excel denominado "Tabla N°1 - Oferta de servicios navieros en Valparaíso - CMA CGM Chile SA.xlsx_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de CMA-CGM, de fecha 17 de abril de 2026.
54. Archivo PDF denominado "Maersk Respuesta Oficio Circ. Ord. N°32-26 Investigación N°2845-26 FNE_VP", correspondiente a carta de respuesta de Maersk Chile, de fecha 7 de abril de 2026.
55. Archivo Excel denominado "FNE 20260326 ORDER NO. 032 DUE APR 7.xlsx_VP", correspondiente a carta de respuesta de Evergreen, de fecha 30 de marzo de 2026.
56. Archivo PDF denominado "PIL - Anexo Respuesta Oficio N°32_VP", correspondiente a anexo a carta de respuesta de Pacific International Lines, de fecha 10 de abril de 2026.
57. Archivo PDF denominado "2026 04 16 - Contesta Oficio FNE Circ. Ord N 32_VP", correspondiente a carta de respuesta de Cool Carriers, de fecha 20 de abril de 2026.
58. Archivo PDF denominado "Informe Sitio 8 (Version definitiva)_VP", correspondiente al anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 17 de marzo de 2026.
59. Archivo Excel denominado "Memoria de Cálculo I_VP", elaborado por esta Fiscalía Nacional Económica.
60. Archivo Excel denominado "Memoria de Cálculo II_VP", elaborado por esta Fiscalía Nacional Económica.
61. Archivo PDF denominado "Anexo Confidencial_VP", elaborado por esta Fiscalía Nacional Económica.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

TERCER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos de carácter público, que constan en la Investigación Rol FNE N° 2845-26.

1. Archivo PDF denominado “Resolución N°233”, de fecha 15 de julio de 2026, que declara confidenciales piezas del expediente Rol N°2845-26.
2. Archivo Excel denominado “Anexo Resolución Confidencialidad Rol N°2845-26”, que corresponde al anexo de la Resolución de Confidencialidad N°233, que contiene el listado de las piezas del expediente Rol N°2845-26.
3. Archivo PDF denominado “ORD_0530-26”, que corresponde a una solicitud de información de la Fiscalía Nacional Económica a Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 16 de marzo de 2026.
4. Archivo PDF denominado “Informe Molo Sur (Version definitiva)”, correspondiente a un anexo a carta de respuesta de Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 17 de marzo de 2026.
5. Archivo PDF denominado “ORD_1134-26”, que corresponde a una solicitud de información de la Fiscalía Nacional Económica a Empresa Portuaria San Antonio, de fecha 10 de junio de 2026.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.