

**ANT.:** Consorcio entre Besalco Concesiones S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A. para la licitación de la concesión "Mejoramiento Ruta Nahuelbuta". Rol FNE F-110-2017.

**MAT.:** Informe de aprobación.

**Santiago, 26 FEB. 2018**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFA DIVISIÓN DE FUSIONES (S)**

Por este medio, y de conformidad a lo establecido en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973, y sus respectivas modificaciones (el "DL 211"), presento a usted el siguiente informe relativo a la operación de concentración del Antecedente (la "Operación"), recomendando la aprobación de la misma, de forma pura y simple, por las razones que a continuación se explican:

#### **I. ANTECEDENTES**

1. Mediante presentación de fecha 29 de diciembre de 2017, denominada "Notifica operación de concentración / consorcio licitación concesión Mejoramiento Ruta Nahuelbuta", Ingreso Correlativo N° 05616-2017 (la "Notificación"), Besalco Concesiones S.A. y Empresa Constructora Belfi S.A. (las "Partes" o el "Consorcio") notificaron una operación de concentración, de aquellas mencionadas en el artículo 47 letra c) del DL 211.
2. Por resolución de fecha 11 de enero de 2018, esta Fiscalía Nacional Económica (la "Fiscalía") declaró incompleta la Notificación, la cual fue complementada por las Partes mediante presentación de fecha 26 de enero de 2018, correspondiente al Ingreso Correlativo N° 00391-18.
3. Con fecha 31 de enero de 2018 se dio inicio a la investigación, dictándose la correspondiente resolución, bajo el Rol FNE F-110-2017 (la "Investigación").

4. Besalco Concesiones S.A. ("**Besalco**") es una sociedad constituida de conformidad a las leyes chilenas, cuyo objeto es la ejecución de obras de infraestructura, tales como: obras viales, portuarias, aeroportuarias, de aguas y servicios sanitarios o cualquiera otra, que se le encomiende bajo la modalidad o sistema de concesiones o bajo cualquier otra figura distinta a la concesión, siempre que en la forma de ejecución de tales obras se reúna copulativamente la construcción, mantenimiento y explotación de las mismas. Según sus estatutos, se entenderán especialmente incluidos los proyectos bajo el régimen de concesión que se enmarque en la ley de concesiones de obras públicas y sus modificaciones. Los controladores finales de Besalco son la familia Bezanilla Saavedra, quienes controlan el 59,57% de las acciones de dicha sociedad<sup>1</sup>.
  
5. Empresa Constructora Belfi S.A. ("**Belfi**") es una sociedad constituida de conformidad a las leyes chilenas, cuyo objeto, según sus estatutos, es el proyecto y construcción de toda clase de obras de ingeniería, arquitectura, vialidad y aeropuertos, regadío, obras sanitarias e hidráulicas, captaciones subterráneas, pavimentos, construcciones de puentes, puertos, muelles y túneles, y en general cualquier clase de obras civiles y de arquitectura, pudiendo tomar la representación o establecimientos de agencias de firmas e industrias nacionales, o extranjeras relacionadas con la construcción, así como la realización de toda clase de importaciones, exportaciones y en general todo tipo de operaciones de comercio exterior relativas tanto a bienes como a servicios. Los controladores finales de Belfi son la familia Elgueta Gálmez y don Guillermo Cisternas Sánchez, quienes controlan Inversiones y Construcciones Belfi S.A. en su totalidad, y mediante ésta el 96,6% de las acciones de Belfi<sup>2</sup>.
  
6. Besalco y Belfi participaron conjuntamente en la licitación para la ejecución, reparación, conservación o mantención, explotación y operación de la obra pública fiscal denominada "Mejoramiento Ruta Nahuelbuta" (la "**Concesión**"), la cual fue objeto de un proceso de licitación pública internacional conforme al sistema establecido en el artículo 87 del Decreto con Fuerza de Ley N° 850 de 1997, del Ministerio de Obras Públicas (la "**Licitación**"). Para dicha participación conjunta, las Partes suscribieron un acuerdo de consorcio (en la forma de un memorándum de entendimiento) que regula la actuación de las Partes en la Licitación y en el cumplimiento de la Concesión. En la Licitación, las Partes fueron el único oferente y, una vez dictado el decreto supremo de adjudicación, tienen 60 días para perfeccionar la Operación mediante la constitución de la sociedad concesionaria. El monto de la inversión

---

<sup>1</sup> Notificación, pp. 7-9.

<sup>2</sup> *Ibíd.*

requerida para la Concesión es de 6,125 millones de Unidades de Fomento (alrededor de 270 millones de dólares de los Estados Unidos)<sup>3</sup>.

7. La sociedad concesionaria tendrá a su cargo las labores de construcción y posterior operación de la Concesión, con completa autonomía funcional y económica respecto de sus accionistas, constituyendo un nuevo agente económico con plenas funciones, permanente e independientemente de las Partes, en los términos del artículo 47 letra c) del DL 211.

## II. INDUSTRIA

8. Tal como ha señalado esta División con anterioridad<sup>4</sup>, en la construcción y operación de una concesión de obra pública vial es posible identificar dos grandes segmentos: (i) licitaciones de obras públicas viales ("**Mercado Primario**"), y (ii) explotación de obras públicas viales ("**Mercado Secundario**").
9. Esta División ha conocido la existencia de una extensa regulación sobre las concesiones de obras públicas, contenida principalmente en el Decreto N° 900 del Ministerio de Obras Públicas ("**MOP**"), publicado con fecha 18 de diciembre de 1996, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto con Fuerza de Ley N° 164 de 1991 -la última modificación al texto de dicha ley está en la ley N° 20.908, publicada el 20 de abril de 2016- ("**Ley de Concesiones**"), en su Reglamento, contenido en el Decreto N° 956 del MOP de fecha 20 de marzo de 1999 ("**Reglamento**"), y en las respectivas bases de licitación<sup>5</sup>.
10. Tal como ha reconocido esta División, los distintos aspectos relevantes en la construcción de obras públicas viales (como, por ejemplo, la calidad de la construcción y del servicio) se encuentran suficientemente regulados en las respectivas bases de licitación, mientras que las condiciones de explotación de las mismas, tales como el precio o tarifa, la forma de mejorar las obras y la cesión del contrato de concesión, entre otros asuntos, se encuentran regulados en detalle en la Ley de Concesiones, el Reglamento y las bases de licitación, dejando poco margen a las sociedades concesionarias para afectar alguna variable competitiva en detrimento de los consumidores<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Bases de la Licitación. Párrafo 6.125. En igual sentido, Notificación, p. 15.

<sup>4</sup> Informe de la División de Fusiones de la FNE de fecha 11 de octubre de 2017, recaído en la investigación Rol FNE F-87-2017, sobre una operación de concentración entre Atlantia SpA y Abertis Infraestructuras S.A. ("**Caso de Atlantia con Abertis**").

<sup>5</sup> Caso de Atlantia con Abertis, pp. 5-11.

<sup>6</sup> Caso de Atlantia con Abertis, p. 11.

11. En cuanto a la Licitación en particular, ésta busca el mejoramiento y la ampliación a doble calzada de la Ruta 180, en el tramo comprendido entre la ciudad de Los Ángeles y la localidad de Huequén, en la comuna de Angol, en un trazado de aproximadamente 55 kilómetros. La Concesión nació de una iniciativa privada, que Besalco realizó al tenor de lo señalado en el artículo 2° de la Ley de Concesiones, lo que le otorgó una bonificación de 3% en su oferta económica<sup>7</sup>. Ambas Partes compraron bases separadas antes de suscribir el memorándum de entendimiento a que se ha hecho referencia en el párrafo 6 y ofertaron en conjunto. La oferta económica de las Partes consistió en solicitar el **[Nota Confidencial 1]** del subsidio a la construcción entregado por el Estado<sup>8</sup>.
12. Consecuentemente, la Operación incide principalmente en el Mercado Primario (la Licitación en sí misma), sin perjuicio que debe analizarse igualmente la incidencia de ésta en el Mercado Secundario, pues, una vez construida, corresponderá a las Partes la operación de la Concesión<sup>9</sup>, a través de un nuevo agente económico que da forma a la Operación.

### III. ANÁLISIS COMPETITIVO

#### A) MERCADO RELEVANTE

13. En lo que respecta al Mercado Primario, resulta necesario analizar dos aspectos de éste. La Licitación en particular, y el mercado de licitaciones de concesiones de obras públicas viales en general.
14. Para definir el mercado relevante del producto de una licitación en particular, la jurisprudencia comparada ha señalado que éste se encuentra conformado por los competidores potenciales que creíblemente podrían ofertar en el proceso de licitación, ejerciendo presión competitiva sobre quienes efectivamente presentan las ofertas<sup>10</sup>. Para el caso de la Licitación, trece empresas compraron las bases de licitación ("**Bases**") para

---

<sup>7</sup> Bases de Licitación, pp. 12-13.

<sup>8</sup> El subsidio a la construcción que entrega el Estado en la Concesión está constituido por 10 pagos anuales e iguales de UF 475.000, que equivalen a US\$ 212 millones de dólares. Es decir, el Consorcio solicitó un subsidio de US\$ 208 millones de dólares para construir el proyecto.

<sup>9</sup> En el mismo sentido, declaración de **[Nota Confidencial 2]**.

<sup>10</sup> Así lo ha afirmado la Comisión Europea en los siguientes casos: Caso COMP/M1879. Boeing / Hughes. COMP/M3148. Siemens / Alstom Gas and Steam Turbines. Comisión Europea. Caso COMP/M1940. Framatome / Siemens /Cogéma / JV. Comisión Europea. Caso COMP/M2079. Raytheon / Thales / JV.

participar del proceso, por lo que, en principio, todas ellas tendrían el potencial de ejercer presión competitiva<sup>11</sup>.

15. Sin embargo, luego de analizar el historial de licitaciones en el país<sup>12</sup>, junto a información recabada en el contexto de la Investigación, esta División estima que, del total de empresas que adquirieron las Bases, sólo ocho de ellas serían competidores potenciales creíbles. En consecuencia, el mercado relevante del producto para el caso de la Licitación lo conformarían las empresas: ACS, Cintra, Besalco, Sacyr, CAM Holding, OHL, Belfi y CHEC.
16. En cuanto al mercado de licitaciones de concesiones de obras públicas viales en general, esta División ha señalado<sup>13</sup> que los actores que potencialmente pueden participar en las licitaciones efectuadas por el Ministerio de Obras Públicas dependerán de la magnitud, complejidad o del tipo de obra licitada, pudiendo existir algunos nichos en que sólo algunas empresas se encuentren habilitadas para competir.
17. Adicionalmente, el alcance geográfico de las licitaciones viales pareciese ser más amplio que el nacional, dado que en múltiples licitaciones han participado actores extranjeros sin presencia previa en el país, sin perjuicio de que, en ocasiones, el idioma, regulaciones locales, la cultura u otras variables puedan restringir o dificultar la participación de algunas empresas extranjeras<sup>14</sup>.
18. Ahora bien, definir de forma precisa el mercado relevante del producto y geográfico de éstas no resulta necesario en este caso, debido a que, sea cual sea la definición que se adopte, las conclusiones del presente informe no se ven alteradas. En efecto, las Partes han señalado que la constitución del Consorcio no tiene por objeto la participación conjunta y permanente en el Mercado Primario, sino que su objeto es, únicamente, la construcción, explotación y operación de la Concesión. Por lo tanto, la Operación no genera ningún cambio futuro en la estructura competitiva del Mercado Primario en general<sup>15</sup>.

---

<sup>11</sup> Estas empresas son: Concesiones Viarias Chile Tres S.A. ("**ACS**"), Cintra Infraestructuras S.E. ("**Cintra**"), Besalco, Sacyr Concesiones Chile Spa ("**Sacyr**"), CAM Holding Spa ("**CAM Holding**"), OHL Concesiones S.A. ("**OHL**"), Belfi, Constructora Valko S.A. ("**Valko**"), Techint Chile S.A. ("**Techint**"), Salini Impregilo Spa (Agencia en Chile) ("**Salini**"), Cintra Global LTD ("**Cintra Global**"), China Harbour Engineering Ltd. ("**CHEC**") y Vinci Highways ("**Vinci**").

<sup>12</sup> Se consideró como competidores potenciales creíbles a las empresas que presentaron ofertas en procesos de licitación de obras públicas viales en los últimos cinco años en el país. Esto descarta a Salini, Techint, Cintra Global, Valko y Vinci.

<sup>13</sup> Caso de Atlantia con Abertis, p. 16.

<sup>14</sup> *Ibíd.*

<sup>15</sup> Notificación p. 20.

19. En el Mercado Secundario, una definición de mercado relevante precisa requiere de la determinación del nivel de sustitución entre las diversas carreteras operadas a lo largo de Chile y del nivel de sustitución con otras formas de traslado, incluyendo la utilización de infraestructura vial no concesionada<sup>16</sup>. Sin embargo, en el presente caso, el ejercicio de ahondar en la determinación precisa del mercado relevante no se justifica, pues Besalco no opera actualmente concesiones de obras públicas viales en el país<sup>17</sup>, mientras que Belfi sólo opera tres, de naturaleza diversa y ubicadas en otras regiones del país<sup>18-19</sup>, por lo que se descarta cualquier tipo de riesgos asociados a este mercado.

## **B) RIESGOS UNILATERALES**

20. Tal como fuera señalado en el apartado anterior, las características de la Operación permiten descartar cambios en la estructura competitiva del Mercado Primario en general. A su vez, la inexistencia de superposición horizontal de las Partes en el Mercado Secundario, permite descartar cualquier riesgo competitivo asociado a la operación y explotación de infraestructura vial concesionada.
21. En el caso del mercado relevante de la Licitación, la literatura económica y la jurisprudencia han señalado que la conformación de consorcios para participar en una licitación puede tener aspectos pro y anti competitivos.
22. El principal aspecto pro competitivo sería que la formación de consorcios permite a las firmas que los componen diversificar riesgos, y a la vez complementar conocimientos, incentivando de este modo la participación de firmas que de otro modo no ofertarían en una licitación. Sin embargo, en ocasiones, la conformación de consorcios puede reducir la competencia al reducir el número de ofertas<sup>20</sup>.

---

<sup>16</sup> En este mismo sentido, la Comisión Europea ha señalado que la delineación geográfica del mercado debe ser analizada desde un punto de vista origen-destino. Luego, cada combinación de pares origen-destino debe ser considerada un mercado diferente por el lado de la demanda (Sentencia de la Comisión Europea para el Caso M. 7512. Ardian/Abertis/Tunels).

<sup>17</sup> A la fecha, Besalco es únicamente titular de un 33% de la concesión "Embalse Convento Viejo" y de un 33% de la concesión "Programa Penitenciario Grupo I", ninguna de ellas relacionadas con infraestructura vial.

<sup>18</sup> Empresas relacionadas con Belfi actualmente operan la Conexión Vial Avenida Suiza – Las Rejas, que es una ruta urbana ubicada en la Región Metropolitana, la Habilitación Corredor de Transporte Público Avenida Santa Rosa, Sector Alameda – Américo Vespucio, que es una obra de transporte urbano en Santiago, también en la Región Metropolitana, y la Re Licitación del Túnel El Melón, en la Región de Valparaíso.

<sup>19</sup> Información proporcionada por el Ministerio de Obras Públicas.

<sup>20</sup> ESTACHE A. *Joint bidding in infrastructure procurement*. ECARES Working Paper (2008\_019). En este mismo sentido: BUNDESKARTELLAMT, Operación de Concentración entre Rethemann y Tönsmeier in Gesellschaft für Abfallwirtschaft Köthen. CONSEJO DANÉS DE COMPETENCIA. Operación de Concentración entre LKF Vejmarkering A/S y Eurostar Danmark A/S.

23. En consecuencia, el análisis de riesgos presente en este informe se enfocará en detectar si el Consorcio fue anti competitivo, es decir, si éste tuvo el potencial de reducir la competencia en la licitación, y alterando de forma negativa el resultado de la misma.
24. Según la definición de mercado relevante expuesta en el apartado anterior, para el caso de la Licitación, este se encuentra compuesto por las ocho empresas mencionadas en el párrafo 15. Bajo el supuesto hipotético de que, *ex ante*, todas ellas contaban con la misma probabilidad de adjudicarse la concesión<sup>21</sup>, las participaciones de mercado serían de 1/8 para cada una de ellas.
25. El cuadro a continuación presenta las participaciones de mercado y cambio en el índice de concentración luego de que Besalco y Belfi se asociaran durante el proceso de licitación para ofertar en conjunto luego de formar el Consorcio.

**Cuadro 1**  
**Participaciones de mercado e índices de concentración en la Licitación**

Empresa	%
Besalco	25.0%
Belfi	
Cintra	12.5%
Sacyr	12.5%
OHL	12.5%
CAM Holding	12.5%
ACS	12.5%
CHEC	12.5%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

HHI inicial	1250
HHI final	1563
Cambio HHI	313

<sup>21</sup> Debe tenerse presente que este supuesto subestima la participación de mercado de Besalco, debido a que fue el proponente del proyecto, situación que lo situaba en una posición ventajosa frente al resto. Lo anterior implica que, *ex ante*, la probabilidad de adjudicarse la concesión habría sido mayor para Besalco que para el resto de sus competidores.

26. Se observa que la Operación generó un cambio de HHI de 313, lo que supera los umbrales establecidos en la Guía de Operaciones de Concentración de 2012.
27. Al analizar las empresas presentes en el Cuadro 1 se observa que los principales actores del Mercado Primario eran competidores potenciales del Consorcio. En efecto, entre los competidores potenciales probables se encontraba Sacyr, OHL, Cintra y ACS, empresas internacionales con vasta experiencia en el mercado de concesiones de obras públicas chileno<sup>22</sup>.
28. Además, es importante para el análisis de riesgos, el dilucidar si los miembros del Consorcio podrían haber ofertado de manera individual en la Licitación y, por ende, esclarecer si las Partes, de forma individual, eran competidores actuales y potenciales<sup>23</sup>. En caso de haber podido ofertar de manera individual, en la práctica, el Consorcio habría reducido el número de competidores de ocho a siete.
29. Para evaluar si las Partes podrían haber participado de la Licitación en forma individual, así como observar qué tan frecuente es la formación de consorcios en esta industria, es esclarecedor analizar la historia de licitaciones de concesiones de obras públicas viales en Chile.
30. A la fecha de la Notificación, de los 45 procesos licitatorios de concesiones viales efectuados en el país<sup>24</sup>, en 42 de ellos participaron empresas en calidad de consorcios. Por su parte, Besalco y Belfi con frecuencia han utilizado la conformación de consorcios para participar en licitaciones.
31. El Diagrama 1 muestra las licitaciones en que han participado las Partes, diferenciando los casos en que éstas ofertaron en solitario de los casos en que constituyeron un consorcio para participar.

---

<sup>22</sup> Por ejemplo, Sacyr es quién más proyectos se ha adjudicado a la fecha, ganando 12 licitaciones de las cuales, en el 75% de ellas postuló en solitario sin necesidad de conformar consorcios con terceros.

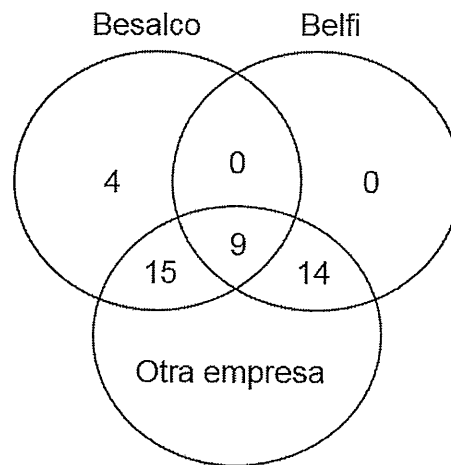
<sup>23</sup> Para mayor detalle sobre qué elementos se consideran al momento de evaluar los efectos anticompetitivos de un consorcio en una licitación, véase, por ejemplo: "*Is your consortium illegal?*" [<http://eu-competitionlaw.com/is-your-consortium-illegal/>].

<sup>24</sup> Se excluye la licitación objeto de la presente investigación, así como la concesión "Rutas del Loa", pendiente de adjudicación.



**Diagrama 1**

**Número de ocasiones en que Besalco y Belfi han conformado consorcios en licitaciones de concesiones de obras públicas viales**



Fuente: Elaboración propia

32. Del Diagrama 1 se desprende que Besalco ha participado en 28 licitaciones, de las cuales en 24 ocasiones ha conformado consorcios junto a otra empresa. En nueve de esas licitaciones en que formó consorcios, uno de sus socios fue Belfi junto a otra empresa adicional. Además, el registro de licitaciones muestra que sólo en cuatro ocasiones Besalco realizó ofertas sin asociarse con otra empresa, resultando adjudicatario en dos de ellas<sup>25</sup>.
33. Por su parte, Belfi ha participado en 23 licitaciones resultando adjudicatario en seis de ellas<sup>26</sup>. Además, es importante destacar que, como señala el diagrama, siempre que Belfi participó de una licitación lo hizo por medio de consorcios y no en solitario, tal como sucede en este caso. Lo anterior, tal como señala Belfi, pues la envergadura y el nivel de capital que se requiere para ejecutar este tipo de proyectos les impide ofertar de manera competitiva sin asociarse con terceros<sup>27</sup>.
34. Adicionalmente, antes de asociarse con Belfi, Besalco intentó infructuosamente formar un consorcio con otra empresa<sup>28</sup>, lo que sería evidencia de que Besalco también necesitaba

<sup>25</sup> Cabe agregar que los dos proyectos que Besalco se adjudicó en solitario – “Variante Melipilla” y “Ruta Interportuaria Talcahuano-Penco” – implicaron inversiones inferiores al millón de UF. Estos montos contrastan con las más de seis millones de UF en inversiones que requiere la Concesión.

<sup>26</sup> De estas seis licitaciones que se adjudicó, en dos de ellas su porcentaje de participación dentro del consorcio fue marginal.

<sup>27</sup> Declaración de **[Nota Confidencial 2]**.

<sup>28</sup> Según consta en **[Nota Confidencial 3]**.

asociarse con un tercero para poder ofertar en la licitación debido a la alta inversión requerida.

35. Otro antecedente a considerar es que la Concesión surge como una iniciativa privada propuesta por Besalco y declarada de interés público por el Ministerio de Obras Públicas, por lo que Besalco, o su grupo licitante, contaba con una bonificación de 3% en la evaluación de su oferta económica. Esto, sumado al hecho de que el proyecto fue diseñado por Besalco, que la aventajaría respecto de sus competidores en cuanto a los conocimientos de los costos del proyecto, podría explicar el motivo por el cual el Ministerio de Obras Públicas recibió sólo una oferta en la licitación<sup>29</sup>.

Al ser consultadas las empresas que compraron bases de licitación sobre los motivos por los cuales optaron por no presentar ofertas, éstas señalaron que las condiciones establecidas en las bases les parecieron poco atractivas desde el punto de vista de sus modelos de negocios<sup>30</sup>.

36. En definitiva, se descarta la presencia y/o materialización de riesgos unilaterales en la Operación notificada debido a que existieron otros potenciales competidores (que no podrían haber sido identificados con certeza por las Partes); que, en opinión de esta División, resultaba razonable que tanto Besalco como Belfi no habrían participado en solitario; y que, además, de las empresas que podrían haber participado en conjunto con Besalco, Belfi sería una de las de menor tamaño y relevancia, por lo que los riesgos eventuales asociados al Consorcio, serían menores a aquellos resultantes de la asociación con otra empresa.

### **C) RIESGOS COORDINADOS**

37. Por las mismas razones expuestas en relación al mercado relevante del producto y al análisis de riesgos unilaterales desarrollado en el apartado anterior, esta División ha descartado la posibilidad de que la Operación incremente los riesgos de coordinación en licitaciones futuras.

---

<sup>29</sup> En términos monetarios la bonificación de 3% equivale a un descuento de US\$ 10 millones de dólares en el subsidio a la construcción solicitado por el consorcio licitante al Estado. Es decir, un competidor del Consorcio tenía que solicitar US\$ 10 millones de dólares menos que éste para lograr adjudicarse la Concesión.

<sup>30</sup> Dicha afirmación fue señalada por diversos competidores **[Nota Confidencial]**.

38. En cuanto al Mercado Secundario, como se señaló, Besalco y los miembros de su grupo empresarial no operan o explotan en la actualidad ninguna concesión de infraestructura pública vial en el país, lo que permite descartar la existencia de incentivos para coordinar, utilizando como plataforma el Consorcio, incrementos en los peajes o disminuciones de los servicios entregados por las carreteras operadas por Belfi.

#### IV. EFICIENCIAS

39. Las Partes han señalado que la decisión de participar en forma conjunta disminuye la exposición patrimonial al proyecto y mejora las condiciones crediticias del mismo. Lo anterior incidiría fuertemente en las sociedades que forman el consorcio ya que disminuye el nivel de deuda que afecta los distintos *covenants* financieros de cada una de ellas, permitiendo su participación paralela en otras licitaciones o proyectos<sup>31</sup>.
40. Además, las Partes declaran que, si bien Belfi y Besalco participan en el mercado de la ejecución de grandes obras de infraestructura, cada una de ellas cuenta con diferentes grados de especialización y experiencia en las distintas obras que se requieren en la Concesión. En este sentido, Belfi sería especialista en la ejecución de infraestructura del tipo puentes y/o estructuras, mientras que Besalco sería especialista en la construcción de caminos y carreteras.
41. Sin embargo, en el transcurso de la investigación las Partes no aportaron antecedentes que permitiesen cuantificar estas eficiencias, así como tampoco mostraron cómo las eficiencias serían traspasadas a los consumidores por medio de menores tarifas, o cómo se transfirieron a su cliente, el Ministerio de Obras Públicas, mediante una oferta económica más agresiva en la licitación<sup>32</sup>, por lo que las eficiencias declaradas por ellos no fueron consideradas en el análisis.

#### V. CONCLUSIONES

42. De este modo, conforme al análisis realizado, esta División ha llegado a la convicción de que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados involucrados. Por tanto, en atención a los antecedentes y al análisis realizado

---

<sup>31</sup> Notificación p. 14.

<sup>32</sup> Recordar que el Consorcio fue el único licitante que presentó una oferta en la licitación y que ésta ascendió al **[Confidencial 1]** del subsidio a la construcción ofrecido por el Estado.

por esta División, se recomienda la aprobación de la Operación, salvo el mejor parecer del señor Fiscal.

ML  
LLS



  
MABEL AHUMADA CASTILLO  
JEFA DIVISIÓN DE FUSIONES (S)