

ANT.: Asociación entre Sacyr Chile S.A., Sacyr Concesiones Chile SpA y Agencias Universales S.A., para la licitación del Aeropuerto “El Loa” de Calama. Rol FNE F358-2023.

MAT.: Informe de aprobación.

Santiago, 14 de septiembre de 2023

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

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 (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe (“**Informe**”), relativo a la operación de concentración del Antecedente, recomendando su aprobación, de manera pura y simple, por las razones que a continuación se explican:

I. ANTECEDENTES

1. Mediante presentación de fecha 3 de agosto de 2023, correlativo ingreso N°41.891-2023 (“**Notificación**”), Sacyr Chile S.A. y Sacyr Concesiones Chile SpA (ambas, “**Sacyr**”) y Agencias Universales S.A. (“**Agunsa**” y, conjuntamente con Sacyr, “**Partes**”), notificaron a la Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**” o “**FNE**”) una operación de concentración consistente en la asociación de las Partes en un consorcio para la licitación de la obra pública fiscal denominada “*Aeropuerto El Loa de Calama*” (“**Concesión**”), a través del Sistema de Concesiones de Obras Públicas (“**Operación**”).
2. Con fecha 18 de agosto de 2023, esta Fiscalía emitió resolución de falta de completitud de la Notificación, de conformidad con el artículo 50 del DL 211. Posteriormente, mediante presentación de fecha 30 de agosto de 2023, correlativo de ingreso N°43.452-2023, las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación identificados por la Fiscalía (“**Complemento**”).
3. Conforme a lo señalado en el artículo 50 inciso tercero del DL 211, con fecha 1° de septiembre de 2023, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación de la Operación, bajo el Rol FNE F358-2023 (“**Investigación**”).
4. Sacyr es líder a nivel mundial en el desarrollo de infraestructuras, con amplia experiencia en la gestión integral del ciclo de vida de las concesiones, siendo una de sus actividades principales la inversión en licitación y operación de obras públicas. En Chile participa en la concesión de carreteras, hospitales, y en los aeropuertos El

Tepual de la ciudad de Puerto Montt y Chacalluta de la ciudad de Arica, ambos administrados en un consorcio conformado con Agunsa¹.

5. Agunsa, por su parte, es una sociedad cuyo giro es la prestación de servicios al comercio exterior desarrollando actividades de representación a compañías tanto de transporte aéreo como marítimo, servicios de agenciamiento, servicios de logística portuaria, de logística y distribución de cargas o mercaderías, y servicios de administración, operación y mantención de terminales de transferencia, tanto de pasajeros como de cargas. En Chile, a través de sociedades filiales o relacionadas, es actualmente titular de derechos de concesión en los aeropuertos Chacalluta de Arica y El Tepual de Puerto Montt, administrados ambos por intermedio de un consorcio conformado con Sacyr. A su vez, mantiene la actual concesión del Aeropuerto El Loa de Calama².
6. Con fecha 10 de abril de 2023, las Partes suscribieron escritura privada de promesa de constitución de la “*Sociedad Concesionaria Aeropuerto El Loa S.A.*”, que tendrá como objeto exclusivo la ejecución, reparación, conservación y explotación de la Concesión (“**Concesionaria**”). A su vez, con fecha 12 de abril de 2023, las Partes suscribieron el “*Convenio de Proposición Conjunta*”, en el cual establecieron y definieron los términos y condiciones que aplicarán en todo lo relativo al procedimiento de licitación de la Concesión y a la ejecución del proyecto de resultar adjudicados en dicho procedimiento licitatorio (“**Convenio**”).
7. Respecto del proceso de licitación propiamente tal, cabe señalar que las bases de licitación fueron publicadas por el Ministerio de Obras Públicas (“**MOP**”) con fecha 23 de agosto de 2021³. La recepción de ofertas y la apertura de la oferta técnica fue realizada con fecha 14 de abril de 2023. Posteriormente, la apertura de la oferta económica fue realizada con fecha 12 de mayo de 2023 y, finalmente, la carta de intención de adjudicar la concesión fue enviada por el MOP a las Partes con fecha 23 de junio de 2023⁴.
8. Conforme con los antecedentes señalados, la Operación correspondería al supuesto descrito en el artículo 47 letra c) del DL 211, esto es, una asociación para conformar un agente económico independiente, distinto de las Partes, que desempeñe sus funciones de forma permanente.

II. INDUSTRIA

II.1. Licitación y operación de obras públicas

¹ Véase el documento “11) Listado de Proyectos Sacyr Concesiones Chile”, acompañado con la Notificación. Asimismo, véase el Informe de Aprobación Rol FNE F125-2018 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. por la licitación del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt” y el Informe de Aprobación Rol F182-2019 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica”.

² Véase el documento “12) Resumen Licitaciones Agunsa”, acompañado con la Notificación. Asimismo, véase el Informe de Aprobación Rol FNE F125-2018 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. por la licitación del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt” y el Informe de Aprobación Rol F182-2019 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica”.

³ Bases de Licitación “Aeropuerto El Loa de Calama” de agosto de 2021 (“**Bases de Licitación**”).

⁴ Las Partes señalan que, actualmente, el Decreto Supremo de Adjudicación se encuentra sujeto a trámites administrativos para su debida emisión, aprobación y posterior publicación en el Diario Oficial. Notificación, p. 3.

9. En la construcción y operación de una obra pública en general, y de una concesión aeroportuaria en particular, es posible identificar dos grandes segmentos: la licitación del derecho de concesión ("**Mercado Primario**") y la operación y explotación de la infraestructura concesionada ("**Mercado Secundario**"). Dentro del Mercado Primario, a su vez, es posible distinguir entre la licitación en particular, como *mercado por la cancha*, y la actividad de participar en licitaciones de un determinado tipo de obra, entendido por esta Fiscalía como Mercado Primario en general⁵.
10. Durante el análisis de distintas operaciones de concentración, esta División ha conocido la existencia de una extensa regulación sobre las concesiones de obras públicas, contenida principalmente en el Decreto N°900 del 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 ("**Ley de Concesiones**") y en su Reglamento, contenido en el Decreto N°956 del MOP, de fecha 20 de marzo de 1999 ("**Reglamento**"), así como también en las respectivas bases de licitación⁶.
11. De esta manera, en términos generales, los distintos aspectos competitivamente relevantes en una licitación y operación de obra pública concesionada (tales como la calidad de la construcción, del servicio, plazos de ejecución, precios o tarifas, mejoras en las obras, etc.) se encuentran regulados en la Ley de Concesiones, el Reglamento, las respectivas bases de licitación y otras normativas. Es importante señalar que el conjunto de tales normas suele regular gran parte de las variables competitivas relevantes, dejando un bajo margen de discrecionalidad al respectivo concesionario⁷.

II.2. Licitación de la concesión

12. Respecto a la licitación en el presente caso, ésta consiste principalmente en la ampliación, reparación, conservación y reposición de la infraestructura, equipamiento e instalaciones existentes del "Aeropuerto El Loa de Calama", con todas las obras civiles e instalaciones necesarias para entregar a las líneas aéreas, pasajeros y demás usuarios del aeropuerto, las condiciones de servicio, confort y seguridad, acordes a las de un aeropuerto regional con carácter internacional⁸.
13. La Concesión considera la ejecución de las obras definidas en las Bases de Licitación, las que incluyen: (a) el mantenimiento de todas las obras preexistentes y nuevas que debe ejecutar la Concesionaria y; (b) la explotación, operación y administración de las obras dentro del área concesionada, cumpliendo con los niveles de servicio y estándares técnicos exigidos y la prestación y explotación de los servicios obligatorios establecidos en las Bases de Licitación⁹.

⁵ Véase el Informe de Aprobación Rol FNE F177-2019 "Operación de concentración entre Icafal Inversiones S.A. y Constructora Compax SpA para la obra denominada Mejoramiento Ruta G-21", pp. 4-5.

⁶ Informe de aprobación, sujeto al cumplimiento de medidas de mitigación en la operación de concentración Rol FNE F137-2018 "Notificación de operación de concentración entre Atlantia SpA, ACS, Actividades de Construcción y Servicios S.A. y Hochtief AG. y Abertis Infraestructuras S.A.", p. 5-11.

⁷ Véase el Informe de Aprobación Rol FNE F125-2018 "Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. por la licitación del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt", párrafo 8 y el Informe de Aprobación Rol F182-2019 "Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica", párrafo 10.

⁸ El presupuesto estimado de la obra es de UF 3.260.000 (tres millones doscientos sesenta mil Unidades de Fomento), cantidad que no incluye Impuesto al Valor Agregado (IVA). Bases de Licitación, numeral 1.4.3.

⁹ Bases de Licitación, numeral 1.3.

14. Cabe señalar que, como se verá, en este proceso un total de quince empresas compraron las Bases de Licitación, donde tanto Sacyr como Agunsa las adquirieron por separado antes de suscribir el Convenio, para luego realizar una oferta de manera conjunta¹⁰.

III. ANÁLISIS COMPETITIVO

15. La Operación incide en el Mercado Primario, tanto en su aspecto particular como en general, y en el Mercado Secundario, en vista de que las Partes han participado en procesos similares con anterioridad, y llevarán a cabo la operación y explotación de la Concesión.

III.1. Mercado relevante

i. Mercado Primario

16. En cuanto al mercado de licitaciones de concesiones de obras públicas en general, esta División ha indicado que los actores que potencialmente puedan participar en las licitaciones efectuadas por el MOP dependerán de la magnitud, complejidad o del tipo de obra licitada, pudiendo existir algunos nichos en que sólo algunas empresas se encuentren habilitadas para competir¹¹.
17. Junto con esto, el mercado geográfico de licitaciones de obras públicas aeroportuarias se puede definir de manera más amplia que un alcance nacional, en el entendido que, en múltiples licitaciones, participarían actores extranjeros que no han participado anteriormente en licitaciones en el país¹². Sin embargo, en ocasiones el idioma, regulaciones locales, la cultura u otras variables podrían actuar como barreras que dificulten la participación de empresas extranjeras en algunas licitaciones¹³.
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.
19. Por otra parte, respecto del mercado relevante de producto consistente en una licitación en particular, *por la cancha*, la jurisprudencia comparada ha considerado como actores del mercado relevante a los *competidores potenciales*, entendidos

¹⁰ Conforme a las Bases de Licitación, se adjudica la Concesión a la empresa que en su oferta económica calcule el menor monto total de ingresos por pasajero embarcado (ITC). Es decir, la variable de decisión son las tarifas correspondientes a cada servicio entregado en el aeropuerto. Aquella que se acerque más a las tarifas según costos calculados por el MOP para cada uno de los servicios, obtiene la Concesión. Véase Bases de Licitación "Aeropuerto El Loa de Calama", numeral 3 "Bases Económicas", página 265.

¹¹ Informe de Aprobación Rol FNE F137-2018, "Notificación de operación de concentración entre Atlantia SpA, ACS, Actividades de Construcción y Servicios S.A. y Hochtief AG. y Abertis Infraestructuras S.A.", p. 17. En el mismo sentido, Informe de Aprobación Rol FNE F125-2018 "Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. por la licitación del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt", p. 5.

¹² Véase Informe de Aprobación Rol FNE F182-2019 "Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica", párrafo 21.

¹³ Véase Informe de Aprobación Rol FNE F137-2018, "Notificación de operación de concentración entre Atlantia SpA, ACS, Actividades de Construcción y Servicios S.A. y Hochtief AG. y Abertis Infraestructuras S.A.", p. 16 e Informe de Aprobación Rol FNE F182-2019 "Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica", párrafo 21.

éstos como aquellos que creíblemente podrían ofertar en el proceso de licitación, pues serían estos quienes ejercerían presión competitiva sobre quienes realizan ofertas en una licitación¹⁴.

20. En el presente caso, un total de quince empresas compraron las Bases de Licitación, por lo que, en principio, podría considerarse que todas ellas tuvieron el potencial para ejercer presión competitiva sobre quienes presentaron ofertas¹⁵. Sin embargo, de las quince empresas que adquirieron las Bases, en principio esta División sólo considera como *competidores potenciales* a ocho de ellas, pues solamente éstas cumplen los demás requisitos previstos en las Bases de Licitación¹⁶, en especial el requerimiento de experiencia previa en la operación de aeropuertos¹⁷.
21. Sin perjuicio de ello, y como se explicará, no resulta necesario en este caso entregar una definición precisa del mercado relevante de la licitación en particular, ya que las conclusiones del presente informe no se ven alteradas, producto que la Operación no genera riesgos en la competencia.

ii. Mercado Secundario

22. Respecto al Mercado Secundario, referente a la prestación de servicios de infraestructura aeroportuaria, que incluye la operación y mantenimiento de las instalaciones de aeropuertos, la Comisión Europea ha indicado anteriormente, sin proceder a una definición precisa, que el mercado geográfico tendría una naturaleza local y consideraría la "*zona de captación*" en un radio de a lo más cien kilómetros para aeropuertos nacionales y de un máximo de trescientos kilómetros para aeropuertos internacionales¹⁸.
23. Esta definición se refiere no sólo a los servicios de operación y mantenimiento de las instalaciones útiles para la actividad aeroportuaria, sino también aquellas complementarias a ésta, tales como servicios comerciales, servicios de tiendas, cafeterías, *duty free*, estacionamientos, etcétera, y los servicios de asistencia en tierra relativos a equipaje, combustibles, entre otros, que también tendrían una naturaleza local, lo mismo que el aeropuerto respectivo¹⁹.

¹⁴ Así lo ha resuelto esta Fiscalía en casos anteriores, tales como el Informe de Aprobación Rol FNE F125-2018 "Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. por la licitación del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt" o el Informe de Aprobación Rol FNE F177-2019 "Operación de concentración entre Icafal Inversiones S.A. y Constructora Conpax SpA para la obra denominada Mejoramiento Ruta G-21.

¹⁵ Las empresas que compraron las Bases de Licitación, aparte de Sacyr y Agunsa, fueron: Cointer Chile S.A., Empresa Constructora Moller y Pérez Cotapos S.A., Constructora San José S.A. Agencia en Chile, Aport S.A., Conpax Energía y Concesiones SpA, Icafal Inversiones S.A., Constructora Valko S.A., Aldesa Construcciones S.A., Empresa Constructora Belfi S.A., Besalco Concesiones S.A., Ferrovial Airports International SE, Termotécnica Coindustrial S.A.S. y Aport Operaciones S.A.

¹⁶ Bajo esta definición, se descartaría como competidores potenciales a: Empresa Constructora Moller y Pérez Cotapos S.A., Constructora San José S.A. Agencia en Chile, Conpax Energía y Concesiones SpA, Constructora Valko S.A., Aldesa Construcciones S.A., Besalco Concesiones S.A., y Termotécnica Coindustrial S.A.S.

¹⁷ El Documento N°8 de las Bases de Licitación ("Experiencia en Operación de Aeropuertos"), señala que el oferente deberá incluir en la sociedad concesionaria prometida en su oferta, una persona jurídica, nacional o extranjera, con experiencia en operación de aeropuertos, ya sea como licitante, miembro del grupo licitante o bien como socio de la sociedad concesionaria prometida. Bases de Licitación, p. 22-23.

¹⁸ Véase: COMP/ M.3823 MAG / Ferrovial Aeropuertos / Exeter Airport.

¹⁹ Véase: COMP/M.2315 The Airline Group / NATS.

24. Por todo lo anterior, una definición precisa de mercado relevante de producto y geográfico requeriría determinar los niveles de sustitución entre los diversos aeropuertos a lo largo del país y de la sustitución con otros medios de transporte. Esta definición precisa no es necesaria en esta Investigación, pues las conclusiones no varían en base a la definición de mercado relevante adoptada.

III.2. Análisis de riesgos

a) Riesgos unilaterales en el Mercado Primario

25. Respecto al Mercado Primario, un potencial riesgo producto de la creación de consorcios en licitaciones es que dos empresas competidoras puedan tener incentivos para ofertar de manera conjunta en procesos de licitación, con tal de eliminar un oferente, lo que podría resultar en ofertas menos agresivas producto de la menor presión competitiva que se genera con la creación del consorcio.
26. El cuadro a continuación presenta las participaciones de mercado y cambio en el índice de concentración antes y después de que Sacyr y Agunsa se asociaran durante el proceso de licitación para ofertar en conjunto donde, bajo el supuesto hipotético de que, *ex ante*, todas ellas contaban con la misma probabilidad de adjudicarse la concesión, las participaciones de mercado serían las siguientes para cada una de ellas, conforme se puede apreciar en la Tabla N°1.

Tabla N°1: Participaciones de mercado de los competidores

| Empresa | Situación inicial | Situación final |
|---------------------------|-------------------|-----------------|
| Sacyr | 12,5% | 25% |
| Agunsa | 12,5% | |
| Cointer | 12,5% | 12,5% |
| Aport | 12,5% | 12,5% |
| Icafal | 12,5% | 12,5% |
| Belfi | 12,5% | 12,5% |
| Ferrovial | 12,5% | 12,5% |
| Termotécnica Coindustrial | 12,5% | 12,5% |
| Total | 100% | 100% |
| HHI | 1.250 | 1.563 |
| Cambio HHI | 313 | |

Fuente: Elaboración propia, en base a información del MOP y Notificación.

27. Basados en los supuestos expuestos, se puede apreciar que la Operación genera un cambio de 313 en el índice de Herfindahl–Hirschmann (“**HHI**”), que supera los umbrales establecidos en la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales²⁰.
28. Sin perjuicio de lo señalado, en la presente Investigación es posible descartar riesgos tanto para esta licitación propiamente tal (Mercado Primario en particular) como para el mercado de licitaciones de obras públicas (Mercado Primario en general).

²⁰ Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/05/20220531.-Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-version-final-en-castellano.pdf> [Última visita: 14 de septiembre de 2023].

29. Por una parte, respecto de la licitación de la Concesión en particular, si bien Sacyr – conforme con la regulación establecida en las Bases de Licitación–, cumple con los requisitos para haber realizado una oferta de forma independiente, su comportamiento previo en licitaciones de concesiones aeroportuarias es que siempre ha ofertado en conjunto con Agunsa²¹. Este aspecto es relevante, ya que aminora el riesgo de que por medio de la oferta conjunta se elimine un oferente independiente, precisamente ya que Sacyr en el pasado nunca ha competido en solitario por la obtención de una concesión aeroportuaria.
30. En efecto, tal como se observa en la Tabla N°2, mientras que Sacyr ha participado principalmente en licitaciones relativas a obras de infraestructura vial y hospitalaria, Agunsa se ha enfocado en licitaciones para desarrollar obras de infraestructura aeroportuaria. Asimismo, en la Tabla N°3 se observa que, de las tres licitaciones aeroportuarias en las que participó Sacyr, en las dos adjudicadas participó en consorcio con Agunsa.

Tabla N°2: Licitaciones de infraestructura por industria en que han participado las Partes

| Servicios | Sacyr | Agunsa |
|------------------------------------|-------|--------|
| Infraestructura Aeroportuaria | 3 | 20 |
| Infraestructura Hídrica - Embalses | 1 | 0 |
| Infraestructura Vial | 18 | 2 |
| Infraestructura Hospitalaria | 7 | 0 |

Fuente: Elaboración propia, en base a información del MOP y Notificación.

Tabla N°3: Licitaciones aeroportuarias en las que ha participado Sacyr

| Nombre Sociedad Concesionaria | Año | Periodo de concesión | Proponente | Adjudicataria | Otros participantes |
|--|----------------------------|----------------------|-----------------------------|---------------|---------------------------------|
| Segunda Concesión Aeropuerto Chacalluta de Arica | 2019 | 15 años | Consortio Sacyr-Agunsa | Si | Aport, Belfi, Icafal |
| Aeropuerto El Tepual (Cuarta) | 2018 | 6 años | Consortio Sacyr-Agunsa | Si | Consortio Belfi-Icafal |
| Cuarta concesión Aeropuerto Diego Aracena de Iquique | Decreto supremo en trámite | 25 años | Sacyr Concesiones Chile SpA | No | Consortio Aeropuertos Asociados |

Fuente: Elaboración propia, en base a información del MOP y Notificación.

31. Dado lo anterior, se observa que las Partes se enfocan en distintos segmentos, no siendo particularmente cercanas competitivamente dada la escasa coincidencia en la participación de procesos licitatorios para segmentos específicos de la construcción de infraestructura.

²¹ En efecto, Sacyr pertenece a un grupo económico dedicado principalmente a la inversión en sociedades concesionarias y operadoras de obras públicas en Chile y también a nivel global, siendo su fuerte la construcción de dichas infraestructuras. En tanto, Agunsa se dedica principalmente a la participación en proyectos de logística, agenciamiento, concesiones aeroportuarias y operación de puertos. Notificación, p. 4-5.

De este modo, Sacyr sólo ha participado en licitaciones previas asociándose con un tercero con amplia experiencia en aeropuertos, como Agunsa. Véase <https://www.sacyr.com/-/chile> y <https://agunsa.com/que-hacemos/concesiones-y-operaciones-en-terminales/> [Última visita: 14 de septiembre de 2023]. En el mismo sentido, declaración de representantes del MOP, de fecha 6 de septiembre de 2023.

Véase también el Informe de Aprobación Rol FNE F125-2018 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. por la licitación del Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt” y el Informe de Aprobación F182-2019 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica”.

32. Por otra parte, respecto de las licitaciones en general, cabe señalar que, aparte de Sacyr y Agunsa, existe un número de competidores capaces de participar en licitaciones aeroportuarias, tales como Cointer Chile S.A., actual operador de los aeropuertos La Florida de La Serena y Presidente Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas; Aport S.A., operador de los aeropuertos Diego Aracena de Iquique y Andrés Sabella de Antofagasta; Empresa Constructora Belfi S.A., operadora del Aeropuerto Regional de Atacama en Copiapó y del aeropuerto La Araucanía en Temuco; e Icafal Inversiones S.A., operadora del aeropuerto Carriel Sur de Concepción. Asimismo, se debe considerar a potenciales interesados con experiencia en aeropuertos en el extranjero²².
33. Consecuentemente, esta División considera que la Operación no generaría riesgos a la competencia en el Mercado Primario, tanto en particular como en general.

b) Riesgos unilaterales en el Mercado Secundario

34. En el Mercado Secundario, Sacyr participa en la operación del aeropuerto El Tepual y Chacalluta, junto con Agunsa, mientras que esta última opera también el aeropuerto El Loa de Calama. En la Tabla N°4, se encuentran las obras aeroportuarias explotadas por las Partes y su ubicación, así como el año de inicio de la concesión respectiva, el término de ésta y si el plazo de término está estipulado previamente o es variable.

Tabla N°4: Obras aeroportuarias operadas por las Partes

| Operador | Aeropuerto (ciudad) | Región | Inicio | Término | Plazo |
|--------------|---------------------|--------------------|--------|---------|-------------------------|
| Agunsa | Calama | Antofagasta | 2011 | | Variable – máx. 15 años |
| Sacyr-Agunsa | Arica | Arica y Parinacota | 2019 | 2034 | Fijo – 15 años |
| Sacyr-Agunsa | Puerto Montt | Los Lagos | 2018 | 2024 | Fijo - 6 años |

Fuente: Elaboración propia, en base a información del MOP.

35. Frente a esto, y considerando el evidente carácter local de la prestación de servicios de infraestructura aeroportuaria, cabe considerar que el aeropuerto más cercano al Aeropuerto de Calama sería el aeropuerto Andrés Sabella de Antofagasta, el cual se encuentra a casi doscientos kilómetros de distancia²³. De tal manera, incluso adoptando la definición de mercado relevante sostenida por la jurisprudencia extranjera y su respectiva área de influencia geográfica, es posible descartar riesgos a la competencia en este mercado, en vista de que los aeropuertos operados por Sacyr y por Agunsa no competirían entre sí, pues se ubicarían a una considerable distancia de sus respectivas zonas de influencia geográfica²⁴.

²² Por ejemplo, Ferrovial Airports International SE, que administra el aeropuerto de Heathrow en Londres, Reino Unido y Termotécnica Coindustrial S.A.S., que administra el aeropuerto El Dorado de Bogotá, Colombia.

²³ Véase Informe de Aprobación Rol FNE F182-2019 “Operación de Concentración entre Sacyr Concesiones SpA y Agencias Universales S.A. para la Concesión del Aeropuerto de Chacalluta de Arica, párrafo 30.

²⁴ En efecto, el aeropuerto El Loa de Calama se ubica aproximadamente a 460 y 2120 kilómetros de los aeropuertos de Chacalluta de Arica y El Tepual de Puerto Montt, respectivamente.

36. Así, de conformidad a los antecedentes de la Investigación, esta División estima que la Operación no resultaría apta para reducir sustancialmente la competencia en el Mercado Secundario.

c) Riesgos coordinados

37. En lo relacionado a riesgos coordinados, es posible descartar que la Operación incida en aumentar sustancialmente la probabilidad de coordinación entre las Partes y entre éstas y terceros en los mercados analizados en general, atendido que su alcance se ve limitado a un proyecto en particular y existen otros actores²⁵ que podrían participar en el futuro en proyectos similares a los de la licitación analizada en el presente Informe, ya sea individualmente o en consorcio con otros operadores habilitados.

IV. CONCLUSIONES

38. En atención a los antecedentes y análisis realizado a lo largo de este informe, se recomienda aprobar la presente operación de concentración de manera pura y simple, al no resultar apta para reducir sustancialmente la competencia, salvo el mejor parecer del señor Fiscal. Ello sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia de los mercados, especialmente en relación con los efectos que las operaciones de concentración relativas a consorcios en futuras licitaciones puedan generar, de conformidad a las reglas del Título IV del DL 211.

VICENTE LAGOS TORO
JEFE DE DIVISIÓN DE FUSIONES (S)

BAY/VBS

²⁵ Véase párrafo 20 del presente Informe.