

EN LO PRINCIPAL: Promueve asunto no contencioso; **PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos; **SEGUNDO OTROSÍ:** Acredita personería; **TERCER OTROSÍ:** Patrocinio y poder; **CUARTO OTROSÍ:** Señala correos electrónicos.

H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia

José Tomás Palacios Calvanese y **José Luis Rodríguez Correa**, abogado e ingeniero civil industrial respectivamente, en representación legal, según se acreditará, de **Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A.** ("Aerosan"), sociedad del giro de actividades de servicios vinculadas al transporte de carga aérea, Rol Único Tributario N° 94.058.000-5, todos domiciliados para estos efectos en Isidora Goyenechea N°3477, piso 12, oficina 121, comuna de Las Condes, Región Metropolitana, al H. Tribunal decimos:

Que, conforme a lo establecido en los artículos 1º, 2º, 3º, 5º, 18º, 31º y 39º del Decreto Ley N°211 de 1973 ("DL 211") y fundado en los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que a continuación se exponen, solicitamos se admita a tramitación el presente asunto de carácter no contencioso, con el objeto de que este H. Tribunal se pronuncie acerca de **si la ejecución de la Resolución Exenta N° 152, de la Dirección Nacional de Aduanas, de 12 de enero de 2023, que otorgó a Agunsa Import Services SPA el permiso de Operación de Almacenista dentro del aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago (el "Aeropuerto AMB") en la instalación denominada Bodega Norte, podría infringir el Decreto Ley N° 211 y, en la afirmativa, bajo qué condiciones debiese materializarse la ejecución de dicha autorización para no vulnerar las normas generales y específicas del caso que protegen la libre competencia.**

La referida Resolución, en los hechos, autoriza a Agunsa Import Services SPA para prestar el Servicio de Gestión de Terminales de Carga de importación (la "operación de carga de importación") dentro de la Bodega Norte del Aeropuerto AMB bajo condiciones regulatorias y fácticas diferentes del esquema concesional.

Como consecuencia de la ejecución de dicha autorización, **la actividad de operación de carga de importación será llevada a cabo dentro del Aeropuerto AMB bajo dos estatutos diferenciados**, para uno aquel establecido en las Bases de Licitación aprobadas mediante la Resolución DGOP N° 33, de 14 de febrero de 2014, junto con las Circulares Aclaratorias que las complementan (las "BALI") respecto de las sociedades adjudicatarias de la licitación para la prestación del servicio de operación de carga de importación; y, para el otro aquel regulado en el contrato de arriendo suscrito entre Menzies Agunsa Import Services SpA ("MAIS" o la "Entrante") y su relacionada, Bodegas ABX Express S.A. ("ABX"), titular de la subconcesión de la Bodega Sur, que corresponde a la zona de Courier, y de su ampliación, la Bodega Norte.

En opinión de Aerosan, la autorización concedida por la Dirección Nacional de Aduanas consagra al interior del Aeropuerto AMB un esquema fáctico y regulatorio diferenciado, apto para producir riesgos competitivos que deben ser analizados de manera preventiva.

En síntesis, la interposición del presente asunto no contencioso se justifica en que la futura explotación de la Bodega Norte como infraestructura destinada a la operación de carga de importación, bajo condiciones de uso consagradas en contratos cuyo contenido y alcance es diametralmente distinto de los términos que rigen a nuestra representada y a las demás operadoras de dicho servicio, afecta el principio de igualdad de trato entre quienes prestan un mismo servicio al interior de la infraestructura aeroportuaria y compromete la libre competencia en el mercado relevante.

La presente consulta se estructura, para su mejor entendimiento, de la siguiente manera:

INDICE

1. La organización actual del Aeropuerto AMB	4
1.1 Sociedad Concesionaria actual y sus obligaciones	4
1.2 Servicios prestados en el aeropuerto AMB	5
2. Servicio de operación de carga en el Aeropuerto AMB	6
2.1 Servicio de operación de carga de importación	7
2.1.1 Servicio de operación de carga de importación en las BALI y la regulación de la Concesión	7
2.1.2. Subconcesión del terminal de importación	9
2.1.3. Creación del Centro de Importación	10
2.2 Servicio de operación de carga de exportación	12
2.3 Servicio de Courier dentro del Aeropuerto AMB	13
2.3.1. Demanda de Atrex y otros contra SCL	14
2.3.2. Licitación del Subconcesión Edificio Bodega Sur: reglas y resultados	15
2.3.3. Utilización de la Bodega de Norte como Terminal de Operación de Carga	16
3. La Resolución Exenta N° 152.	17
4. Mercado relevante	18
5. Efectos en materia de libre competencia	18
5.1. Asimetría en las condiciones de acceso a la infraestructura aeroportuaria	19
5.1.1. Desigualdad de plazos de operación	19
5.1.2. Desigualdad de costo base de operación	20

5.1.3. Desigualdad de condiciones materiales de operación	21
5.2. Riesgos sobre la libre competencia	21
5.2.1. Aptitud de generar una posición dominante	22
5.2.2. Aumento del costo de cambio para los consumidores finales	22
5.2.3. Ineficiencia de la operación de carga en general	23
5.2.4. Afectación del proceso de licitación del terminal de operación de carga de exportación	24
6. La consulta corresponde a un asunto no contencioso	25

1. La organización actual del Aeropuerto AMB

1. El Aeropuerto AMB es el principal aeropuerto de Chile, ubicado al noroeste de la ciudad de Santiago. Fue fundado en el año 1967 y con la incorporación de la nueva terminal internacional, cuya construcción inició en 2017 y que fue finalmente inaugurada el 28 de febrero de 2022, se convirtió en el aeropuerto más grande de Sudamérica y el más moderno de Latinoamérica.
2. Administrativamente, el Aeropuerto AMB se organiza bajo la figura de una concesión de obra pública fiscal, sin perjuicio de que diversas entidades participan en su organización administrativa y funcionamiento, como son la Dirección General de Aeronáutica Civil (la "DGAC"), el Servicio Nacional de Aduanas ("SNA"), la Policía de Investigaciones, Carabineros de Chile, entre otras.

1.1 Sociedad Concesionaria actual y sus obligaciones

3. La Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. ("NPU") es titular de la concesión para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública del Aeropuerto AMB, la cual fue adjudicada luego de un proceso de licitación que concluyó el 21 de abril de 2015, con la publicación en el diario

oficial del Decreto Supremo MOP N° 105, de 12 de marzo de 2015 (el “Contrato de Concesión” o la “Concesión Actual”)¹.

4. Los accionistas de Nuevo Pudahuel son las sociedades Aéroports de Paris Management Societé Anonyme, VINCI Airports S.A.S. y Astaldi Concessioni S.p.A.².
5. Desde el 1 de octubre de 2015, la Concesionaria se encuentra operando el Aeropuerto AMB conforme a los estándares fijados en el Decreto Supremo N° 900 de 31 de octubre de 1996 del MOP (la “Ley de Concesiones de Obras Públicas”) y lo dispuesto en las BALI.
6. Sobre este punto, cabe señalar que Nuevo Pudahuel como concesionaria del Aeropuerto AMB, es responsable del cumplimiento total, íntegro y oportuno del Contrato de Concesión, de la correcta ejecución de los proyectos y de las obras, de la operación de la concesión y del cumplimiento de los niveles de servicio establecidos en las BALI Aeropuerto.

1.2 Servicios prestados en el aeropuerto AMB

7. Las BALI consideran la prestación de diversos servicios por parte del concesionario o sus subcontratistas, los cuales son divididos en³:

a) Servicios Aeronáuticos (correspondientes a todos aquellos que se relacionan con los servicios de apoyo a las aeronaves en el área de Concesión durante su escala en el aeropuerto y otros servicios en tierra), y

b) Servicios No Aeronáuticos.

¹ Disponible en: <https://www.nuevopudahuel.cl/historia>

² “El 21 de abril de 2015, el aeropuerto Arturo Merino Benítez fue adjudicado a Nuevo Pudahuel, un grupo formado por Groupe ADP (45%), VINCI Airports (40%) y Astaldi Concessioni (15%)”. Disponible en: https://www.nuevopudahuel.cl/acerca_nosotros.

³ Apartado 1.10.9 de las BALI.

8. Los Servicios No Aeronáuticos, a su turno, se dividen en **Servicios No Aeronáuticos No Comerciales** y **Servicios No Aeronáuticos Comerciales**. Luego, los Servicios No Aeronáuticos Comerciales se subdividen a su vez en:
- **Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios** (que deben ser prestados por la Concesionaria en forma obligatoria durante toda la Etapa de Explotación de la Concesión), y
 - **Servicios No Aeronáuticos Comerciales Facultativos** (correspondientes a aquellos que el Concesionario está autorizado (más no obligado) a prestar, durante todo el periodo de explotación).
9. Dentro de los Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios se distinguen los **Servicios de Courier**⁴, asociados a importaciones y exportaciones de productos de tamaños más pequeños, y los **servicios de operación de carga** a que nos referiremos. Éstos, a su vez, se dividen en servicios de operación de carga de **importación** y de **exportación**.

2. Servicio de operación de carga en el Aeropuerto AMB

10. Dentro de los Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios que el Concesionario debe prestar durante la Etapa de Explotación de la Concesión se encuentran los servicios de operación de carga.
11. Dicha actividad involucra el proceso de manejo y transporte de bienes y mercancías que se envían y reciben por vía aérea. Esto incluye la carga, descarga, almacenamiento, clasificación, etiquetado y documentación de los envíos que llegan o salen del Aeropuerto AMB. Las operaciones de carga también involucran la inspección y el control de seguridad de los envíos para

⁴ Un Courier es una empresa de encomiendas que se encarga de prestar el servicio de traer un paquete con productos que ingresan al país procedente del extranjero.

garantizar que se cumplan con los requisitos reglamentarios y administrativos en protección del consumidor final.

12. El diseño y distribución de las operaciones de carga es esencial para el funcionamiento eficiente y seguro de un aeropuerto, permitiendo la entrega oportuna de bienes y productos a su destino final. Lo anterior es especialmente relevante para el control de los estándares de seguridad de la operación de carga, ya que una distribución eficiente permite asegurar de mejor forma el perímetro y reducir las contingencias de seguridad que se podrían producir.
13. Dentro de las operaciones de carga se pueden distinguir las operaciones de **importación, exportación** y el **servicio de Courier**, contando cada uno de estos servicios con instalaciones particulares para su ejercicio.

2.1 Servicio de operación de carga de importación

2.1.1 Servicio de operación de carga de importación en las BALI y la regulación de la Concesión

14. El servicio de operación de carga de importación del Aeropuerto AMB consiste en el proceso de manejo y transporte de bienes recibidos desde otros países en el recinto.
15. Este servicio incluye la recepción de la carga, su pesaje, la transferencia hasta el almacén de carga, el despacho aduanero, la clasificación y etiquetado de la carga, y finalmente la entrega al destinatario o su posterior envío por vía terrestre.
16. El servicio de operación de carga de importación dentro del área de la Concesión se encuentra expresamente regulado en las BALI, como parte de los Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios⁵.

⁵ Letra j) de la sección 1.10.9.3.1 de las BALI.

17. Entre las características principales de la regulación operativa de este Servicio se encuentran:

- Los Servicios deben ser prestados en las áreas asignadas para dichos efectos en el Aeropuerto.
- La operación de estos servicios deben ser entregada (adjudicada) en forma competitiva y no discriminatoria, dando pleno cumplimiento a las disposiciones del DL 211, mediante los mecanismos de asignación designados en las BALI, los cuales se reducen a una licitación o mediante el mecanismo alternativo que se establezca para dichos efectos.
- Queda expresamente prohibido al Concesionario (i.e., Nueva Pudahuel) permitir a cualquier subcontratista realizar un nuevo subcontrato o celebrar cualquier tipo de acto o contrato para la prestación y/o explotación de los Servicios Aeronáuticos y No Aeronáuticos por parte de terceros (A.6).
- No está permitido establecer discriminaciones arbitrarias o ejercer conductas que pudieran afectar el acceso igualitario de las compañías aéreas o de cualquier otro usuario, relacionado o no con éstas, a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto AMB, o que tengan por finalidad o efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia (A.7).
- En todos aquellos casos en que, en virtud de las BALI, el Concesionario deba elaborar un Mecanismo de Asignación para la prestación de un determinado servicio, deberá velar porque dicho mecanismo no establezca discriminaciones ni constituya o induzca a una conducta abusiva de su posición dominante, afectando el acceso igualitario de cualquier usuario a las instalaciones, equipamiento, áreas o servicios del Aeropuerto o, en general, que tenga por efecto eliminar, restringir o entorpecer la libre competencia (A.13).

18. Como se aprecia, las BALI regulan el lugar donde se debe prestar el servicio de operación de carga, la forma en que éste debe ser entregado, tanto por el Concesionario como por cualquier Subconcesionario, y los mecanismos de

asignación de la correspondiente subconcesión para respetar los principios de la libre competencia junto con la eficiente distribución y diseño del servicio.

2.1.2. Subconcesión del terminal de importación

19. La adjudicación de la subconcesión para explotar los servicios no aeronáuticos de operación de carga de importación en el Aeropuerto AMB se dio en el contexto de un proceso competitivo de licitación “por la cancha”, en el que resultaron vencedores los tres actuales subconcesionarios: Aerosan, Fast Air Almacenes de Carga S.A. (“Fast Air”) y Depocargo Depósito Aduanero de Carga Limitada (“Depocargo”).
20. El diseño de la licitación contemplaba la adjudicación a tres operadores, a fin de garantizar un mínimo de competencia estructural dentro de las instalaciones aeroportuarias.
21. La adjudicación de esas tres plazas, por otra parte, se realizó de acuerdo con el factor de mayor oferta económica.
22. De este modo, en su diseño, el mecanismo de asignación buscaba compatibilizar competencia (asegurando la existencia de tres alternativas dentro del Aeropuerto) y recaudación (adjudicando a las tres ofertas de pago de renta mensual más elevadas).
23. Pero no solo eso, con el objeto de asegurar una cancha pareja entre los tres adjudicatarios, el diseño de la licitación contemplaba que el valor mensual a pagar por cada uno de éstos sería igual a la tercera oferta económica más elevada. Así se aseguraba igualdad de costos de los adjudicatarios como base de una competencia efectiva entre ellos.
24. Habiendo resultado Aerosan adjudicatario del proceso de licitación descrito, la anterior concesionaria del Aeropuerto AMB (“SCL”) y ésta firmaron el Contrato de Subconcesión N° 677, de fecha 13 de noviembre de 2000, que permitía a nuestra representada explotar hasta diciembre de 2019 los servicios no aeronáuticos de operación de carga de importación.

25. Posteriormente, mediante instrumento privado de fecha 21 de septiembre de 2015, denominado "Cesión de Contrato", SCL le cedió su posición en el contrato a NPU, asumiendo esta última todos los derechos y obligaciones que le correspondían a SCL, como continuadora legal de la misma en la concesión del Aeropuerto AMB.

2.1.3. Creación del Centro de Importación

26. Aerosan, Depocargo y Fast Air funcionaron normalmente en las instalaciones contempladas al efecto en la subconcesión hasta que, durante el año 2016, NPU les informó que las instalaciones subconcesionadas, en que se había habilitado la prestación de los servicios de operación de carga de importación, intervenían con el Plan Maestro de Construcción de la ampliación del Aeropuerto AMB, específicamente con la construcción de parte de los espigones del nuevo terminal internacional.

27. Esto quiere decir que los encargados del referido Plan Maestro habían proyectado la ampliación del Aeropuerto AMB sobre los terminales de operación de carga de importación en que realizaban su actividad las adjudicatarias. Así, teniendo éstas derechos adquiridos sobre infraestructura que interfería con el proyecto de ampliación del Aeropuerto AMB, bien podrían haber bloqueado los planes de ampliación del Aeropuerto AMB.

28. Sin embargo, no actuaron de esa manera. Por el contrario, Aerosan y las demás operadoras optaron por colaborar en la búsqueda de una solución a un problema provocado por la desprolijidad de los encargados del diseño del proyecto de ampliación del Aeropuerto. Para estos efectos, aceptaron no solo abandonar sus instalaciones, al objeto de permitir que la ampliación del aeropuerto se efectuara sobre la infraestructura en que ellos operaban (la que debió ser demolida), sino que hacerse cargo de la construcción de las instalaciones de reemplazo en otro sector del Aeropuerto AMB, así como de los costos y riesgos asociados a esta gestión.

29. Así, mediante Acuerdo de Proyecto Centro de Importaciones de fecha 15 de mayo de 2017, celebrado con NPU, y en conjunto con los operadores Fast Air y

Depocargo, se acordó la reubicación de los terminales de carga de importación del Aeropuerto AMB a un nuevo único centro de importaciones (“CDI”).

30. La reubicación de la infraestructura propició la ocasión de pensar de mejor manera la forma más eficiente y segura de emplazar la operación de carga dentro del Aeropuerto AMB. Así, NPU y Aduanas desarrollaron un esquema de la distribución de las instalaciones aeroportuarias (“Layout”) que tuvo especialmente en cuenta la eficiencia de las operaciones y la seguridad de la carga, y que consagró de manera imperativa la separación de los terminales de operación de carga de importación y exportación.
31. Conforme a dicho acuerdo, y sobre la base del *Layout* definido, los operadores asumieron la obligación de construir el CDI. En los hechos, dicho acuerdo implicó para Aerosan, por una parte, asumir el 30% de la inversión total requerida y, por otra parte, contratar y supervisar, en conjunto con Depocargo y FastAir, la construcción del CDI.
32. Como contrapartida a las obligaciones contraídas en virtud del mencionado acuerdo, le fue concedido a Aerosan el derecho a arrendar las instalaciones por ellos mismos construidas por un plazo de 13 años y 7 meses contado desde los plazos indicados en dicho contrato⁶, extendiendo en consecuencia el plazo originalmente contemplado en la subconcesión que finalizaba en diciembre de 2019.
33. El Proyecto contemplaba dos fases contractuales: (i) la etapa constructiva, mediante la cual NPU entregaría gratuitamente a Aerosan, Depocargo y Fast Air, los terrenos para la construcción del CDI, a su propia cuenta y costo; y (ii) la etapa operativa, que se formalizaría mediante la suscripción de un contrato de arriendo por el plazo de 13 años y 7 meses.

⁶ El plazo se contabilizaba desde lo que ocurriera antes entre: (i) la fecha de firma del acta de entrega de los espacios anteriores de Aerosan y Depocargo definido en el Programa de las Obras de Ampliación AMB aprobado por el Inspector Fiscal, (ii) la fecha de firma del acta de inicio de operación en el Espacio; y (iii) el 1 de marzo de 2022, operación que arroja como plazo final 13 años y 7 meses.

34. La primera etapa se materializó mediante el “Contrato de Entrega de Terrenos” de fecha 10 de abril de 2018, en el cual Aerosan, Depocargo y Fast Air se obligaban a la entrega de los terrenos que en ese entonces ocupaban y a la construcción a su propia cuenta y costo del nuevo CDI.
35. La segunda etapa se materializaría mediante la suscripción de contratos de arrendamiento por el plazo de 13 años y siete meses entre cada uno de los operadores y NPU. Por Oficio Ord. Nº 1152/2017 de fecha 7 de noviembre de 2017, el Inspector Fiscal autorizó a NPU la celebración de los referidos contratos de arrendamiento.
36. Posteriormente, con fecha 10 de abril de 2018, Aerosan y NPU celebraron el contrato de arriendo de un terminal de carga de importaciones en el CDI.

2.2 Servicio de operación de carga de exportación

37. El servicio de exportación del Aeropuerto AMB consiste en el proceso de manejo y transporte de bienes enviados desde Chile hacia otros países, embarcados en el recinto para ser transportados por las distintas aerolíneas.
38. En el año 2019 NPU inició el proceso de licitación denominado “Arrendamiento para Servicios a la Carga en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago” (la “Licitación”). Este servicio fue adjudicado también vía licitación privada, sobre la base de las mismas condiciones y principios referidos a propósito de la carga de importación, buscando compatibilizar la competencia con la recaudación.
39. Las instalaciones que se utilizarían para el objeto de esta licitación ya se encontraban construidas y operativas al momento del llamado de NPU para la licitación, cuestión que se tuvo en cuenta, junto con otros factores particulares del mercado de exportaciones para la fijación del plazo del contrato y el monto del arriendo de las instalaciones.

40. Cabe destacar H. Tribunal, que, como podrá notar, si bien son agrupados dentro del mismo tipo de actividades como operaciones de carga, los servicios de importación y exportación son perfectamente distinguibles, no solamente en su actividad básica, sino que también respecto del flujo y el valor de los bienes que transitan en cada uno de estos mercados. Evidentemente, y dependiendo del ciclo económico y de las necesidades concretas del país, lo que se importa y lo que se exporta desde Santiago tiende a ser completamente distinto, con todas las consecuencias que esto acarrea en la diferenciación de los mercados y en las precisiones que se deben considerar para sus procesos de adjudicación.
41. Mediante carta de fecha 6 de septiembre de 2019 NPU informó a Aerosan la adjudicación del “Contrato de Arrendamiento de Áreas para Servicios a la Carga de Exportación” y consecuentemente, con fecha 4 de noviembre de 2019 NPU y Aerosan firmaron el Contrato de Arrendamiento de Área para la Prestación de los Servicios de Carga de Exportación, N° 3683, en virtud del cual Aerosan opera actualmente en el centro de exportaciones.
42. Desde su adjudicación, Aerosan ha desarrollado el servicio de carga de exportación, junto con los otros operadores de carga que se adjudicaron el servicio, sin mayores inconvenientes y de manera ininterrumpida.
43. Esta superficie no se vio afectada por la ampliación del aeropuerto para la construcción de los espigones, a diferencia de lo indicado respecto de las zonas de carga de importación.
44. Sin perjuicio de lo anterior, la subconcesión de importación fue otorgada por 120 meses y por tanto vence en 23 de diciembre de 2023, con lo que se espera que, dentro de los próximos meses, NPU convoque a una nueva licitación para asignar las instalaciones para el siguiente periodo.

2.3 Servicio de Courier dentro del Aeropuerto AMB

2.3.1. Demanda de Atrex y otros contra SCL

45. Mientras se encontraba vigente la primera concesión del Aeropuerto Arturo Merino Benítez cuya concesionaria era la compañía SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. ("SCL"), el H. Tribunal por sentencia de fecha 30 de septiembre de 2008, número 75/2008, acogió la demanda interpuesta por la Asociación Gremial de Transporte Expreso Internacional ("Atrex") junto con las empresas de Courier, y ordenó a SCL:

"(...) entregar en arrendamiento a las demandantes y a las empresas courier que se lo requieran, un terreno dentro del Aeropuerto Arturo Merino Benítez que sea apto para la operación de servicios del Terminal de Carga a fin de que éstas, conjunta o separadamente, construyan las instalaciones que permitan su adecuada operación⁷".

46. Para efectos de implementar lo resuelto en la referida sentencia del H. Tribunal, el Ministerio de Obras Públicas ("MOP") y SCL suscribieron con fecha 18 de junio de 2012, el Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión N° 4 ("Convenio N° 4"), que fue aprobado por Decreto Supremo MOP N° 256, de 2012, y que modificó las características de las obras y servicios de la Primera Concesión Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

47. En virtud de la modificación anterior SCL desarrolló el proyecto denominado "Bodegas Sur", el cual contempló la construcción y operación de un edificio compuesto por:

"a) un Área Bodegas, destinadas a albergar principalmente a empresas de transporte expreso (ETE) y servicios públicos, y b) un Área Comercial, asociada a servicios de la industria de carga expresa, tales como servicios comerciales de ámbito financiero, locales comerciales y oficinas⁸".

⁷ Sentencia N°75/2008, página 38.

⁸ Decreto Supremo MOP N° 256, décimo guión.

2.3.2. Licitación del Subconcesión Edificio Bodega Sur: reglas y resultados

48. En el Convenio N° 4, el MOP autorizó a SCL para licitar la construcción y explotación del referido edificio de la Bodega Sur y, por tanto, para adjudicar y suscribir un contrato de subconcesión. En consecuencia, SCL llamó a un proceso de licitación donde uno de los oferentes -Agencias Universales S.A. ("Agunsa")- propuso ejecutar un proyecto ampliado del edificio hacia el norte, denominado "Bodega Norte".
49. Finalmente, la subconcesión de bodega fue adjudicada a Agunsa, que en ese momento era propietaria del 51,8% de las acciones de SCL, mediante contrato de fecha 5 de abril de 2013, y posteriormente cedida mediante contrato de de 2 de junio de 2014 ("Contrato de Subconcesión de Bodegas") a Bodegas AB Express S.A. ("ABX"), sociedad constituida especialmente por la misma Agunsa para efectos de desarrollar el proyecto⁹.
50. Debido a lo anterior, ABX, relacionada de SCL, antigua concesionaria aeroportuaria, se adjudicó el proyecto para la construcción, administración y explotación del proyecto Edificio Bodegas Sur y de su ampliación actualmente conocida como Bodega Norte.
51. Ambas bodegas se utilizaron para su uso natural, teniendo en vista el destino consagrado en la orden emanada del H. Tribunal en la sentencia referida hasta el año 2017. Ese año, de manera excepcional, Fast Air fue autorizada para desarrollar transitoriamente sus operaciones de carga en la Bodega Norte durante la construcción del CDI.

⁹ Nota de prensa titulada "Agunsa forma sociedad AB Express con Besalco en rubro de administración de bodegas" de fecha 20 de diciembre de 2013, disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/agunsa-forma-sociedad-ab-express-con-besalco-en-rubro-de-administracion-de-bodegas> (última consulta el 17 de marzo de 2023)

2.3.3. Utilización de la Bodega de Norte como Terminal de Operación de Carga

52. Las obras de ampliación del Aeropuerto AMB contemplaban, en primer lugar, la demolición del sitio de operación de importaciones que utilizaba Fast Air. Por el contrario, Depocargo y Aerosan pudieron permanecer en los sitios de operaciones originales durante toda la fase de construcción del CDI y hasta que éste estuvo terminado.
53. Por tanto, para que Fast Air pudiera continuar con las operaciones de importación se habilitó **transitoria y excepcionalmente**, mediante un contrato de arriendo, la Bodega Norte, de propiedad de ABX. Esta habilitación surge por solicitud de NPU y de la DGAC, ya que permitía continuar con el plan de construcción de la ampliación del Aeropuerto AMB de la manera más eficiente.
54. Cabe destacar que, tal como se expuso anteriormente, Fast Air se encontraba habilitado para operar como agente de carga de importaciones en virtud de la subconcesión adjudicada y las condiciones económicas mediante las cuales operaba no solamente eran similares a las de los demás operadores, sino que eran conocidas por éstos y se habían otorgado debido a los criterios fundamentales de la licitación del terminal de carga de importaciones.
55. Dicha situación se mantuvo hasta enero de 2022, fecha en que culminó la construcción del CDI, y en la que Fast Air pasó a utilizar, junto con las otras operadoras de importación, la instalación al efecto construida.
56. En esa misma época, ABX asignó la desocupada Bodega Norte a MAIS, empresa perteneciente a Menzies Aviation en un 51% y a Agunsa en un 49%.

3. La Resolución Exenta N° 152.

57. A inicios de 2022 numerosos medios de prensa informaron de la asociación entre las empresas Menzies Aviation y Agunsa Aviation Services S.A¹⁰. La asociación tenía como uno de sus objetivos la operación de un terminal de carga de importación y exportación en el edificio denominado “Bodega Norte”, es decir, permitir la realización de actividades que caen directamente dentro del concepto de Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios y, en particular, del servicio de operación de carga importación, expresamente regulado en las BALI y que NPU adjudicó a Aerosan, así como a Fast Air y Depocargo.
58. Como corolario de la situación descrita, con fecha 12 de enero de 2023, la Dirección Nacional de Aduanas dictó la Resolución Exenta N° 152, cuyo efecto es permitirle a Agunsa Import Services SPA inscribirse como un almacén de carga, único requisito necesario para que ésta pueda prestar el servicio de operación de carga de importación.
59. La referida Resolución fue dictada en virtud de lo dispuesto en el artículo 56 de la Ordenanza de Aduanas, que define a los almacenes extraportuarios como recintos de depósito aduanero donde puede almacenarse cualquier mercancía hasta el momento de su retiro para importación, exportación u otra destinación aduanera. Dicha norma, indica los requisitos que, desde una perspectiva estrictamente aduanera, debe cumplir tanto el recinto como el almacenista.
60. De este modo, la Resolución respecto de cuya ejecución recae esta consulta, tomó únicamente en consideración criterios estrictamente aduaneros, soslayando la revisión del fondo de la solicitud y de las implicancias de ésta en el sistema.

¹⁰ Nota de prensa titulada “AGUNSA conforma asociación para operaciones de servicios aeroportuarios en Chile” de fecha 2 de mayo de 2022, disponible en: <https://www.mundomaritimo.cl/noticias/agunsa-conforma-asociacion-para-operaciones-de-servicios-aeroportuarios-en-chile>

61. Con la autorización obtenida de Aduanas, MAIS ha indicado abiertamente en las redes sociales que se encuentra pronta a comenzar a utilizar la Bodega Norte como centro de carga de importación, encontrándose, ultimando los detalles para ello¹¹.

4. Mercado relevante

62. La definición del mercado relevante busca identificar a todas las empresas que se ejercen presión competitiva mutuamente, por ejemplo, que limitan la capacidad de subir los precios o bajar la calidad o la innovación. En palabras simples, la definición del mercado relevante trata de separar los productos y servicios que compiten entre sí, de aquellos que no.

63. Existen dos dimensiones en la definición del mercado relevante. La primera considera qué productos compiten (mercado relevante del producto) y la segunda, dónde compiten estos productos (mercado relevante geográfico).

64. El mercado relevante del producto corresponde al de la operación de carga de importación que es uno de los Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios que el Concesionario debe prestar durante la Etapa de Explotación de la Concesión.

65. El Mercado relevante geográfico por su parte corresponde al Aeropuerto AMB, por cuanto, la operación de la carga que llega a dicho aeropuerto no puede ser efectuada por quienes carecen de acceso a los aviones que desde ese lugar aterrizan y despegan.

5. Efectos en materia de libre competencia

66. El ejercicio de esta acción tiene por fundamento que la utilización de la Bodega Norte como terminal de operación de carga de importación bajo condiciones fácticas y regulatorias distintas al resto de los actores del mercado afecta o

¹¹ De acuerdo con información extraoficial recibida por esta parte, MAIS ya habría recibido a la fecha de esta presentación la carga proveniente de al menos dos aviones comerciales.

tiende a afectar la libre competencia en el mercado relevante. Ello, por la vía de romper las condiciones de igualdad en las que ésta se funda, además de resultar ineficiente desde la perspectiva económica.

5.1. Asimetría en las condiciones de acceso a la infraestructura aeroportuaria

67. Por tratarse de una concesión de obra pública, las condiciones de ingreso como operador de carga de importación emanan de las BALI, que es un texto fijado por el Presidente de la República a través de Decreto Supremo tomado de razón por Contraloría General de la República.

68. En este contexto, la premisa de adjudicación de la operación de los servicios de carga fue compatibilizar recaudación (por concepto de pago del canon de arriendo) con competencia en la provisión de dichos servicios.

69. Este último objetivo se propició garantizando la existencia de un mínimo de tres operadores que, sobre la base de idénticas condiciones de uso, compitan libremente entre sí por la provisión de dichos servicios.

70. La igualdad de condiciones referida está dada por vía de igualdad del plazo de uso y de las características de las instalaciones, así como de los costos de arriendo (garantizada mediante el mecanismo de adjudicación utilizado).

5.1.1. Desigualdad de plazos de operación

71. En primer lugar, el desequilibrio competitivo se produce por las diferencias en los plazos de operación de las posiciones de las incumbentes en el CDI y la de MAIS en la Bodega Norte.

72. Así, mientras a Aerosan, Fast Air y Depocargo les resta un plazo de 13 de utilización de un inmueble, a ABX le restarían 19 años de subconcesión, plazo remanente muy posiblemente transferido en su integridad a MAIS mediante el contrato de arriendo celebrado entre ambas empresas.

73. Dicha asimetría produce evidentes consecuencias en la igualdad de oportunidades para competir, expresada en desincentivos para invertir en mejoras operacionales en beneficio de los usuarios.

74. Así, mientras cualquier inversión que realice nuestro cliente debe ser necesariamente amortizada dentro de un plazo de 13 años, MAIS debe realizar sus estimaciones de inversión considerando un marco temporal seis años más prolongado. Ello, evidentemente constituye una asimetría redundante en distorsión de la competencia.

5.1.2. Desigualdad de costo base de operación

75. En segundo lugar, de acuerdo con nuestras estimaciones, Aerosan y los demás operadores de carga de importación estarían pagando un canon mensual de arriendo por metro cuadrado de infraestructura seis veces superior al que estaría pagando MAIS.

76. La existencia de diferencias de semejante magnitud en los valores de arriendo exigidos a quienes prestan un mismo servicio afecta la principal premisa sobre la que descansa el modelo de competencia elegido para el mercado relevante, esto es, la igualdad de costos de posición en el Aeropuerto, para que, sobre la base de dicha igualdad de acceso, compitan entre sí de cara a los usuarios finales.

77. Si consideramos ambos factores (plazo y precio) conjuntamente, y calculamos el valor presente del costo de operación de Aerosan y MAIS, teniendo en consideración que ambas incurrieron en un costo similar por concepto de construcción y aplicando una tasa de descuento promedio para este tipo de inversiones de UF + 3%, tenemos que Bodega Norte parte con un valor presente neto¹² de 18 UF/mt² mientras que Aerosan tiene un 55 UF/mt². Ello quiere decir que las condiciones de la primera son 3,1 veces más ventajosas

¹² El valor presente neto (VPN) es el valor de los flujos de efectivo proyectados, descontados al presente. Es un método de modelado financiero utilizado por los contadores para la elaboración de presupuestos de capital y por analistas e inversores para evaluar la rentabilidad de las inversiones y proyectos propuestos.

que las de nuestra representada. Comparando el costo en valor presente para una bodega de 5.000 mt², tenemos que Bodega Norte parte con un valor presente neto de -18 mientras que Aerosan tiene un -57. Ello quiere decir que las condiciones de la primera son 3,1 veces más ventajosas que las de nuestra representada.

5.1.3. Desigualdad de condiciones materiales de operación

78. Finalmente, el quebrantamiento de la igualdad de condiciones de operación emana de las distintas condiciones materiales de operación de los actuales adjudicatarios respecto de MAIS. Ello, por cuanto la Bodega Norte utilizada por MAIS se sitúa en una zona más cercana a la operación de los aviones que el CDI, cercanía que reduce costos y mejora los tiempos de respuesta esperados.

79. Ese solo factor implica una ventaja competitiva significativa para MAIS respecto de nuestra representada, incluso si las demás condiciones de competencia, en términos de precio a pagar y plazo remanente de operaciones, resultara ser el mismo para todos los actores. Como ello no es así, la ventaja artificial que esta dualidad regulatoria otorga a MAIS se torna francamente irremontable.

80. La condición material preferencial referida se agudizaría en caso de que, además de la carga de importación para la que ya se encuentra autorizada, MAIS pase a operar la carga de exportación en la Bodega Norte, como expresamente anunció su intención¹³, por significarle aquello una ventaja competitiva adicional respecto de quienes tuvieron que establecer instalaciones separadas para los distintos tipos de carga en virtud del *Layout* del Aeropuerto AMB.

5.2. Riesgos sobre la libre competencia

¹³ Así lo indica expresamente Agunsa en su página web al anunciar la asociación con Menzies Aviation: “Además, (Agunsa) opera en el aeropuerto una bodega de carga de cerca de 10.000 metros cuadrados, con una capacidad única en Santiago para manejar una mezcla de carga de importación, carga de exportación y Courier”. Disponible en: <https://agunsa.com/menzies-aviation-y-agunsa-forman-asociacion-para-operaciones-de-servicios-aeroportuarios-en-chile/>

81. La situación objeto de esta consulta no solo rompe la igualdad jurídica de los competidores, término en que nuestra Excm. Corte Suprema entiende el bien jurídico protegido por el derecho de la libre competencia¹⁴, sino que, como veremos a continuación, también tiende a restringir una visión de libre competencia asociada a la eficiencia económica.

5.2.1. Aptitud de generar una posición dominante

82. Agunsa ha sido exitosa en persuadir a la opinión pública en cuanto a que el ingreso de su relacionada al mercado resultará en beneficios competitivos. Mal que mal, casi siempre, más competencia es mejor que menos competencia.

83. Por lo demás, y en atención a la asimetría regulatoria referida, parece sensato pensar que, si reducimos el significado de la palabra competencia a la variable precio cobrado al consumidor final, las innegables ventajas en términos de costo y plazo de amortización de MAIS que hemos revelado pueden permitirle sostener una estrategia de precios más agresiva que la de los incumbentes.

84. Sin embargo, son precisamente las ventajas competitivas artificiales, en términos de costo, plazo y ubicación, que le proporciona su marco regulatorio especial, las que pueden permitir a MAIS alcanzar una posición dominante en el mercado, caso en el cual carecerá de incentivos para traspasar a precios sus ventajas competitivas.

5.2.2. Aumento del costo de cambio para los consumidores finales

85. El destinatario de la carga de importación es definido principalmente mediante acuerdos verticales entre las aerolíneas y las empresas que proveen el servicio de operación de carga, no obstante, quien paga por el servicio es el consignatario de la carga.

86. Con todo, consignatarios de cierta entidad tienen incentivos en contratar con los operadores que más se ajusten a sus necesidades, en vez de dejar esa

¹⁴ “La libre competencia, en sentido jurídico, significa igualdad jurídica de los competidores”. Garrigues, J. 1964. La defensa de la competencia mercantil. p. 12.

decisión al evidente conflicto de interés de la línea aérea. Así, por ejemplo, en Aerosan, el 66% de la carga de importación recibida es fruto de acuerdos con aerolíneas, mientras que el restante 34% es fruto de contratos con consignatarios.

87. Por lo mismo, el CDI fue diseñado considerando la necesaria cercanía que debía existir entre los oferentes, para que estos pudiesen disputarse la carga con el menor costo de reemplazo posible. En sentido opuesto, el hecho de que la Bodega Norte se encuentre emplazada lejos del CDI eleva los costos de cambio en forma de mayores tiempos y costos de traslado, y mayores riesgos de pérdida o hurto.
88. De este modo, el solo emplazamiento geográfico de la Bodega Norte en un lugar alejado de aquel en que están emplazados los demás operadores, torna improbable que una vez acordado entre MAIS y alguna aerolínea la utilización preferente de sus instalaciones, dicha decisión sea revocada por un consignatario. Así, MAIS puede tranquilamente enfocarse en competir por las aerolíneas, sin temor a que dicho acuerdo sea revertido por la preferencia de los consignatarios.

5.2.3. Ineficiencia de la operación de carga en general

89. La estructura actual del Aeropuerto AMB, con una zona destinada a la operación de carga pequeña (*Couriers*), otra dedicada a la operación de carga de importación y una tercera zona diferenciada para atender las necesidades de carga de exportación, es fruto de un *Layout* que tuvo por objeto maximizar la interoperatividad del aeropuerto, esto es, su eficiencia operacional.
90. Por lo mismo, la operación de una actividad en una zona no contemplada al efecto rompe el equilibrio diseñado, y afecta los tiempos y protocolos de circulación de la carga. En otras palabras, disminuye la capacidad operacional de carga del Aeropuerto AMB vista como un todo.
91. Asimismo, y en esta misma línea argumental, atendido que la carga de importación tiende a ser más valiosa que la de exportación, ella es la que más

requiere de medidas de seguridad destinada a protegerla. Pues bien, la operación de carga de importación fuera del CDI incrementa dichos costos de seguridad, haciendo necesaria la existencia de puntos adicionales de control, lo que también puede considerarse como una ineficiencia asociada a la situación consultada.

5.2.4. Afectación del proceso de licitación del terminal de operación de carga de exportación

92. Según señalamos precedentemente, la subconcesión del servicio de operación de carga de exportación se encuentra pronta a caducar, correspondiendo el inicio de un nuevo proceso de licitación para 2024.
93. Así las cosas, parece pertinente preguntarse, en el contexto del análisis que esta consulta pretende que ese H. Tribunal lleve a cabo, si es que la potencial explotación de un terminal de carga fuera del CDI bajo una regulación propia y más ventajosa, al margen de la referida licitación, afectará los incentivos de potenciales interesados en participar de este nuevo proceso de licitación. Ello, considerando que bien podría MAIS comenzar a prestar servicios de operación de carga, esta vez a la exportación, después de adjudicada la futura licitación
94. La respuesta indudablemente es que sí.
95. El desarrollo de actividades de operación de carga en la Bodega Norte es una situación que aumenta los niveles de incertidumbre asociados a la licitación y que muy posiblemente disminuirá el número de interesados en participar del proceso futuro.
96. Incluso respecto de aquellos que igualmente opten por participar del proceso, no obstante tener la duda razonable de que MAIS u otro actor pueda ocupar la Bodega Norte, o cualquier otra infraestructura del aeropuerto, para prestar el mismo servicio que es objeto de la licitación sin necesidad de participar en esta última, dicha incertidumbre incidirá en el mayor retorno por éstos exigido al proyecto.

97. En síntesis, estamos en presencia de un factor de incertidumbre que afectará los resultados del proceso de licitación referido, situación constitutiva de un riesgo a la competencia en un mercado relevante adyacente.
98. Esta afectación puede terminar por influir no solamente en la certeza del proceso de licitación del terminal de operación de carga de exportación, sino que, en atención a la autorización que la Dirección Nacional de Aduanas concedió a Agunsa, la utilización de otros espacios del Aeropuerto AMB podría desviarse también del objeto del respectivo contrato que les permite operar, generándose así un precedente que propicia la incertidumbre de toda la asignación de zonas y operaciones en el Aeropuerto AMB.

6. La consulta corresponde a un asunto no contencioso

99. La Dirección Nacional de Aduanas, mediante una decisión meramente formal, fundada únicamente en el cumplimiento de requisitos de carácter técnico del prestador y las instalaciones, concedió a Agunsa Import Services SPA el permiso de Operación de Almacénista, título habilitante para que MAIS preste el servicio de operación de carga de importación dentro del Aeropuerto AMB y, por ende, acto respecto de cuya ejecución recae la presente solicitud.
100. De conformidad con la referida Resolución Exenta N° 152, MAIS ha anunciado que comenzará a prestar el servicio de operación de carga de importación en la Bodega Norte del Aeropuerto.
101. Cuando ello ocurra, la operación de carga de importación será llevada a cabo en el mercado relevante bajo dos estatutos diferenciados: aquel regulado por las BALI, respecto de las sociedades adjudicatarias de la licitación para la prestación del servicio de terminal de carga; y aquel regulado en el contrato de arriendo suscrito entre ABX y MAIS.
102. Es precisamente la ausencia de una regulación que prescriba la necesidad de que Aduanas considere los efectos sistémicos a la competencia asociados a su decisión, y a la coexistencia de dos estatutos reguladores diferenciados que

con ella se produce, la que justifica la intervención de este H. Tribunal - garante en último término del acceso igualitario a los mercados en general y a la infraestructura pública concesionada por el Estado en particular- en uso de sus potestades administrativas extrajudiciales.

103. En concreto, la actividad que requerimos de este H. Tribunal es que constate si la autorización del inicio de actividades de un nuevo operador de carga bajo reglas distintas a los incumbentes afecta o no la competencia y, en la afirmativa, fije las medidas correctivas o prohibitivas requeridas para impedir la materialización del riesgo.

104. En la especie nos encontramos ante hechos que, o bien no han sido ejecutados, o bien, de haberse iniciado su ejecución, no tienen el carácter de contenciosos. En efecto, la materia sometida a consulta se refiere “a la implementación de un determinado acto”¹⁵, y no a “la ejecución de conductas particulares” (toda vez que la Dirección Nacional de Aduanas emitió la autorización contenida en la Resolución N° 152 en plena concordancia con el artículo 56 de la Ordenanza de Aduanas).

105. Por ello, la intervención requerida a ese H. Tribunal constituye, a nuestro juicio, un ejemplo paradigmático del cumplimiento de un rol de naturaleza prospectiva y preventiva, como el que debe caracterizar la actuación de este H. Tribunal en los procedimientos no contenciosos.

106. Parafraseando a la Excma. Corte Suprema, lo que se requiere del H. Tribunal es que “prevenga que un determinado hecho, acto o convención, existente o por celebrarse”¹⁶, en este caso, la ejecución de la Resolución Exenta N°152, apreciado en un mercado relevante concreto, pueda llegar a

¹⁵ Resolución 6 de septiembre de 2022 en causa NC-514-2022.

¹⁶ Como lo es el hecho de que en ausencia de una revisión que considere principios de libre competencia se haya tolerado el inicio de actividades de un operador de carga aeroportuario bajo un marco regulatorio diferenciado.

“impedir, restringir o entorpecer la libre competencia o tender a producir dichos efectos”¹⁷.

107. Por último, atendidos los efectos competitivos descritos, resulta evidente que Aerosan cuenta con interés legítimo y directo en la materia consultada por medio de esta presentación.

Por tanto,

Al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia pedimos: tener por formulada la presente consulta, admitirla a tramitación y pronunciarse acerca de si la ejecución de la Resolución N° 152 de la Dirección Nacional de Aduanas se ajusta al Decreto Ley N° 211 o, por el contrario, si la asimetría regulatoria asociada a dicha ejecución produce efectos que infringen o tienden a infringir las normas generales y específicas del caso que protegen la libre competencia, estableciendo –de ser necesario– los términos y condiciones de competencia que deberán cumplir tales hechos y actos, para ajustarse a la libre competencia.

PRIMER OTROSÍ: Solicito a este H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos, con citación:

1. Bases de Licitación de la Obra Pública Fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”. Resolución DGOP N° 33, de 14 de febrero de 2014.
2. Circular Aclaratoria N° 1 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución N° 108 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 30 de junio de 2014.
3. Circular Aclaratoria N° 2 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución N° 141 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 26 de agosto de 2014.

¹⁷ Excma. Corte Suprema, resolución de 10 de mayo de 2021, Rol N° 138.221-2020

4. Circular Aclaratoria N° 3 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución Exenta N° 4000 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 20 de octubre de 2014.
5. Circular Aclaratoria N° 4 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución N° 195 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 24 de octubre de 2014.
6. Circular Aclaratoria N° 5 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución Exenta N° 4113 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 27 de octubre de 2014.
7. Circular Aclaratoria N° 6 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución N° 205 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 3 de noviembre de 2014.
8. Circular Aclaratoria N° 7 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución N° 226 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 28 de noviembre de 2014.
9. Circular Aclaratoria N° 8 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución Exenta N° 4915 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 9 de diciembre de 2014.
10. Circular Aclaratoria N° 9 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución N° 246 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 15 de diciembre de 2014.

11. Circular Aclaratoria N° 10 de las Bases de Licitación de obra pública fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, aprobada por Resolución Exenta N° 4997 de la DGOP -actualmente la DGC- de fecha 15 de diciembre de 2014.
12. Decreto Supremo N° 105 del Ministerio de Obras Públicas y su publicación en el diario oficial, de fecha 12 de marzo de 2015.
13. Decreto Supremo N° 900, de fecha 31 de octubre de 1996.
14. Bases de Licitación Pública para el otorgamiento de una superficie e instalaciones en concesión en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez
15. Carta Adjudicación Licitación Arrendamiento de Áreas para Servicios a la Carga en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago de fecha 6 de septiembre de 2019.
16. Sentencia de fecha 30 de septiembre de 2008, número 75/2008 del TDLC.
17. Convenio Complementario de Modificación del Contrato de Concesión N° 4 y Decreto Supremo MOP N° 256, de 2012.

Por tanto,

Al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia respetuosamente pedimos:

Tener por acompañados los documentos, con citación.

SEGUNDO OTROSÍ: Que, por este acto, hago presente a este H. Tribunal que nuestra personería para representar a Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A., consta en las escritura pública de fechas 13 de diciembre de 2022 y 8 de febrero de 2023, otorgadas ante la Notaría de Santiago, de don Eduardo Diez Morello y que se acompañan a esta presentación, con citación.

Por tanto,

Al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia respetuosamente pedimos:

Tener presente nuestra personería y por acompañados los documentos, con citación.

TERCER OTROSÍ: Que, por este acto, designamos como abogado patrocinante y confiero poder para actuar en esta causa al señor **Mario Ybar Abad** y, asimismo, confiero poder al abogado señor **Bastián Olivares Araus**, ambos domiciliados para estos efectos en Isidora Goyenechea 3477, piso 12, oficina 121, Las Condes, quienes podrán actuar individual o conjuntamente, en forma indistinta, y firman junto a nosotros en señal de aceptación.

Por tanto,

Al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia respetuosamente pido: Tener presente el patrocinio y poder.

CUARTO OTROSÍ: Para informar a AEROSAN del estado de la causa, si este H. Tribunal lo estima conveniente, señalo las siguientes direcciones de correo electrónico: mario.ybar@garriques.com y bastian.olivares@garriques.com.

Al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia respetuosamente pido: Tenerlo presente.