

EN LO PRINCIPAL: Solicita informe respecto a las condiciones de licitación y concesión del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso; **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Acompaña documentos; **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Solicita tener a la vista informe económico que indica; **EN EL TERCER OTROSÍ:** Personería; **EN EL CUARTO OTROSÍ:** Patrocinio y Poder; **EN EL QUINTO OTROSÍ:** Indica correos electrónicos.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

FRANCO GANDOLFO COSTA, ingeniero civil industrial, en su calidad de gerente general y en representación de **EMPRESA PORTUARIA VALPARAÍSO** (indistintamente, **“EPV”** o la **“Empresa Portuaria”**), empresa autónoma del Estado cuyo objeto es la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Valparaíso, ambos domiciliados en Avenida Errázuriz N°25, Comuna de Valparaíso, al Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (**“H. Tribunal”** u **“H. TDLC”**) respetuosamente digo:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°7, 31 y 32 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”**) solicito al H. Tribunal emitir un informe que fije las condiciones para la licitación y concesión del Terminal N°2 de Puerto Valparaíso (**“Terminal N°2”**, **“Frente de Atraque N°2”** o **“Espigón”**, indistintamente), de acuerdo a los antecedentes que paso a exponer (la **“Solicitud”**).

Índice

I. ANTECEDENTES GENERALES.4

1.1 Procedencia de la Solicitud de informe bajo la normativa legal.....4

1.2 Resumen ejecutivo de la Solicitud de Informe.6

II. CARACTERÍSTICAS, DEMANDA Y CAPACIDAD DE LOS PUERTOS DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO.7

2.1 Puerto de Valparaíso.9

2.2 Puerto de San Antonio.15

III. MERCADO RELEVANTE.19

3.1 Mercado relevante del producto.20

a. Servicios que serán prestados en el frente de atraque objeto de la concesión.....21

b. Capacidad de la infraestructura.21

c. Tipos de carga.....23

3.2 Mercado relevante geográfico.23

3.3 Definición de mercado relevante.24

IV. CONDICIONES DE COMPETENCIA EN EL MERCADO RELEVANTE.....25

4.1 Carga transferida en la Región de Valparaíso.25

4.2 Capacidad instalada en el mercado relevante.27

4.3 Traslado de pasajeros vía cruceros en el mercado relevante.27

4.4 Condiciones de ingreso al mercado relevante.28

4.5 Indicador de competitividad: ingresos y tarifas por servicios portuarios.....29

V. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA EN EL MERCADO RELEVANTE.....31

VI. HISTORIAL DE LICITACIONES DEL TERMINAL N°2 DEL PUERTO DE VALPARAÍSO.31

VII. EL PROYECTO A LICITAR.33

7.1 Área de concesión.33

7.2 Plazo de la concesión.....34

VIII. PRINCIPALES CONTENIDOS DE LA LICITACIÓN PROPUESTA.34

8.1 Estructura de servicios básicos y especiales.34

8.2 Determinación de pagos a EPV.36

 a. Canon Anual.....36

 b. Pago Estipulado.37

 c. Pago anual.....37

8.3 Competencia por la cancha.38

 a. Modelo de licitación en dos cajas y enajenación de participación simultánea.38

 b. Adjudicación por menor Índice Tarifario.40

8.4 Resguardos estructurales.42

 a. Límite a la integración vertical.42

 b. Impedir integración horizontal, salvo incumbentes adjudicados.43

8.5 Otros resguardos de carácter conductual.44

I. ANTECEDENTES GENERALES.

1.1 Procedencia de la Solicitud de informe bajo la normativa legal.

El 19 de diciembre de 1997 entró en vigencia la Ley N°19.542 que “Moderniza el Sector Portuario Estatal”, y sus modificaciones posteriores (“**Ley de Puertos**”), creando diez empresas portuarias estatales continuadoras legales de la Empresa Portuaria de Chile (“**EMPORCHI**”) con el objeto de administrar, explotar, desarrollar y conservar los puertos del Estado de Chile¹, pudiendo licitar a privados la concesión para el desarrollo, mantención y explotación de los frentes de atraque.

De acuerdo con la Ley de Puertos, las empresas estatales portuarias cuentan con patrimonio propio, son de duración indefinida y se relacionan con el Gobierno por intermedio del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones (“**MTT**”). Entre dichas empresas se encuentra la Empresa Portuaria Valparaíso.

En lo que respecta esta presentación, la Ley de Puertos establece como una obligación para las empresas portuarias estatales someter a informe de la Comisión Preventiva Central (“**H. CPC**” o “**CPC**”) - actualmente el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia - las condiciones de competencia que deberán regir la licitación de un frente de atraque² en caso de configurarse alguna de las situaciones descritas en los artículos 14 y 23 del mismo cuerpo normativo.

De esta forma, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 14 de la Ley de Puertos, las empresas portuarias estatales deben contar con un informe del H. Tribunal para otorgar en concesión portuaria los frentes de atraque que administran u operan, cuando en los puertos o terminales estatales de la misma región no exista, aparte del frente por licitar, otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la concesión portuaria³.

¹ Ley de Puertos, artículo 4: “Las empresas tendrán como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación de los puertos y terminales, así como de los bienes que posean a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas inherentes al ámbito portuario indispensables para el debido cumplimiento de éste. Podrán, en consecuencia, efectuar todo tipo de estudios, proyectos y ejecución de obras de construcción, ampliación, mejoramiento, conservación, reparación y dragado en los puertos y terminales. Asimismo, podrán prestar servicios a terceros relacionados con su objeto”.

² Ley de Puertos, artículo 53: “(...) Frente de atraque: es la infraestructura de un puerto que corresponde a un módulo operativamente independiente con uno o varios sitios y sus correspondientes áreas de respaldo, cuya finalidad es el atraque de buques, esencialmente para operaciones de transferencia de carga o descarga de mercaderías u otras actividades de naturaleza portuaria”.

³ Ley de Puertos, artículo 14: “Las empresas podrán dar en arrendamiento u otorgar concesiones portuarias de sus bienes hasta por treinta años. Sin embargo, cuando la finalidad del arrendamiento o de la concesión sea ajena a la actividad portuaria, su duración no podrá exceder de diez años. Tratándose de frentes de atraque, la participación de terceros sólo se efectuará a través de concesiones portuarias. Para que proceda otorgarlas, en los puertos o terminales estatales de la Región deberá existir otro Frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel

Agrega la referida disposición, que el concesionario deberá constituirse como sociedad anónima y su objeto será el desarrollo, mantención y explotación del Frente de atraque respectivo.

Por su parte, el artículo 23 de la misma ley exige a las empresas portuarias estatales contar con un informe del H. Tribunal para implementar un esquema monooperador en los frentes de atraque que administran u operan, cuando en los puertos o terminales estatales de la misma región no exista otro frente de atraque operado bajo un esquema multioperador, aparte del frente a licitar, capaz de atender la nave de diseño correspondiente al frente objeto de la licitación⁴.

En vista de que en la Región de Valparaíso no existe un frente de atraque multioperado que pueda atender a la nave de diseño, y del cumplimiento de las condiciones legales, resulta

frente objeto de la concesión portuaria; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central, establecida en el decreto ley Nº 211, de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto supremo Nº 511, de 1980, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. En este caso, las concesiones deberán realizarse en los términos que establezca el citado informe. Para efectos de lo señalado en el inciso anterior, los concesionarios: 1. Deberán constituirse, dentro de los noventa días siguientes a la fecha de adjudicación de la concesión como sociedad anónima, cualquiera que sea el número de sus accionistas, de giro exclusivo, y se regirán por las normas de las sociedades anónimas abiertas. Su objeto será el desarrollo, mantención y explotación del frente de atraque respectivo, y 2. Sólo podrán relacionarse en los términos que señala el Título XV de la ley Nº 18.045, sobre Mercado de Valores, con otros concesionarios que desarrollen, conserven o exploten frentes de atraque dentro del mismo puerto o terminal, así como con aquellos concesionarios de una misma región que desarrollen, conserven o exploten un frente de atraque en que pueda operar la máxima nave de diseño en los puertos estatales de esa región, de conformidad y con estricta sujeción a las condiciones que para dicho efecto hayan sido previamente fijadas por la Comisión Preventiva establecida en el decreto ley Nº 211, de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto supremo Nº 511, de 1980, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. El concesionario, por el solo ministerio de la ley, quedará obligado a destinar los bienes concesionados a la atención de naves y movilización de carga, mantenerlos adecuadamente, dar servicio y establecer tarifas públicas en condiciones no discriminatorias”.

⁴ Ley de Puertos, artículo 23: “Las labores de movilización de carga en los frentes de atraque existentes a la fecha de publicación de esta ley, sus extensiones o mejoramientos, así como en los nuevos frentes de atraque que sean contruidos por las empresas directamente, en el caso de excepción previsto en el inciso primero del artículo 19, estarán sometidas a un esquema multioperador. Estos servicios deberán ser prestados por empresas de muellaje habilitadas. No obstante lo señalado en el inciso anterior, el directorio de la empresa podrá, mediante licitación pública, implementar un esquema monooperador en dichos frentes de atraque, concesionados de conformidad a lo dispuesto en esta ley. Para ello, en los puertos o terminales estatales de la región deberá existir otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño de aquel frente objeto de la licitación, operado bajo un esquema multioperador; de lo contrario, el directorio deberá contar con un informe de la Comisión Preventiva Central, establecida en el decreto ley Nº 211, de 1973, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por decreto supremo Nº 511, de 1980, del Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción. En este último caso, la licitación deberá realizarse conforme a los términos señalados en el respectivo informe. Cada frente de atraque concesionado en un esquema monooperador incorporará un área para almacenamiento, cuya forma, perímetro y ubicación será establecida de acuerdo a las características físicas y operacionales del puerto, salvo que su incorporación afectare el buen funcionamiento de los demás frentes de atraque o de las otras áreas de almacenaje existentes en el puerto, en cuyo caso la concesión no incorporará un área para almacenamiento”.

necesario para EPV contar con un informe previo del H. Tribunal que determine las condiciones de la licitación y concesión del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso⁵.

En consecuencia, la Solicitud se realiza en base a lo dispuesto en la Ley de Puertos; en el Decreto Supremo N°104 “Establece Normas y Procedimientos que Regulan los Procesos de Licitación a que se Refiere el Artículo 7° de la Ley N°19.542” y sus modificaciones posteriores (“**Reglamento de Licitaciones**”), en el DL 211, y en las demás normativas aplicables.

1.2 Resumen ejecutivo de la Solicitud de Informe.

En vista a la normativa legal señalada previamente, resulta necesario para EPV contar con un informe del H. Tribunal que determine las condiciones de la licitación y concesión del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso.

Al respecto, hago presente que con fecha 27 de mayo de 2025, el Directorio de EPV dio su aprobación a las bases de licitación (“**Bases de Licitación**” o “**Bases**”) y Memoria Explicativa relativas al proyecto de licitación del Terminal N°2 por un periodo de transición (el “**Proyecto**” o “**Concesión de Transición N°2**”).

Lo anterior, por cuanto EPV detectó un período intermedio que se generará en relación con la concesión del Terminal N°2, que, actualmente se encuentra adjudicada a la empresa Terminal Portuario de Valparaíso S.A.⁶ (“**TPV**”) (“**Concesión de Transición 1**”). Dicho período intermedio se generará entre el término de la señalada concesión y el inicio de la vigencia de una nueva concesión que implicará la operación conjunta de los Terminales N°1 y N°2 de Puerto Valparaíso (“**Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso**”) ⁷, la cual se encuentra programada para el 1 de enero de 2030.

⁵ Ley de Puertos, artículo 7: “Las empresas podrán realizar su objeto directamente o a través de terceros. En este último caso, lo harán por medio del otorgamiento de concesiones portuarias, la celebración de contratos de arrendamiento o mediante la constitución con personas naturales o jurídicas, chilenas o extranjeras, de sociedades anónimas. Estas sociedades no podrán tener por objeto la administración o explotación de frentes de atraque, y, para todos los efectos legales posteriores a su constitución, se regirán por las normas aplicables a las sociedades anónimas abiertas. La participación de terceros en las sociedades que formen las empresas, la celebración de contratos de arrendamiento y el otorgamiento de concesiones portuarias deberán realizarse mediante licitación pública, en cuyas bases se establecerán clara y precisamente los elementos de la esencia del pacto social, del contrato o de la respectiva concesión portuaria, en conformidad al artículo 50. Durante la vigencia de la concesión, los derechos del concesionario sólo podrán afectarse o limitarse en la forma y condiciones que se hayan establecido en las bases respectivas. Dichas bases deberán establecer, además, las causales de caducidad de la concesión y determinar la forma en que ella se administrará en el evento que se incurra en alguna, y hasta que se llame a una nueva licitación. Para el establecimiento del monto mínimo de la renta o canon del respectivo arriendo o concesión portuaria, servirá de referencia el valor económico del activo objeto de los actos señalados en el inciso anterior.” (énfasis agregado).

⁶ TPV es una sociedad en cuya propiedad participan Agencias Universales S.A. (99,9%) y Terminales y Servicios de Contenedores S.A. (0,1%), adjudicada en diciembre de 2021 y que comenzó sus operaciones en marzo del año 2022.

⁷ TDLC, NC-542-24 “Solicitud de Informe de Empresa Portuaria Valparaíso sobre licitación de concesión de la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso”, de fecha 07 de noviembre de 2024.

La Concesión de Transición 1 tuvo como fecha de entrega del área de concesión el día 16 de marzo de 2022 y, conforme al “*Contrato de Concesión Portuaria Frente de Atraque N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón*” de fecha 21 de enero de 2022 (el “**Contrato de Concesión**”), el plazo de dicha concesión es de cuatro años computado desde la fecha de entrega, prorrogable por un período adicional de doce meses. Así, la Concesión de Transición 1 finalizaría el 16 de marzo de 2026 ó 2027, dependiendo de si EPV ejerce o no su facultad de prorrogar el plazo.

En consecuencia, el Proyecto objeto de la presente Solicitud propone -al igual que la fase de transición objeto del Informe N°20/2021- una licitación bajo sistema monooperador del Espigón, por un periodo de transición, entre el término de la actual concesión de TPV (16 de marzo de 2026 ó 2027), y el plazo previsto para la entrega del área de concesión del Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso (1 de enero de 2030).

En las Bases de Licitación objeto de esta solicitud no se establecen exigencias de realizar inversiones en infraestructura por parte del concesionario de la licitación, con miras a que el concesionario enfoque sus esfuerzos en la explotación del Espigón bajo el sistema monooperador. En cuanto a los resguardos a la competencia se propone mantener aquellos resguardos contemplados en el Informe N°20/2021 que rigen actualmente la concesión en curso en el Terminal N°2.

A continuación, nos referimos a los puertos de la Región de Valparaíso y sus características.

II. **CARACTERÍSTICAS, DEMANDA Y CAPACIDAD DE LOS PUERTOS DE LA REGIÓN DE VALPARAÍSO.**

Actualmente, la Región de Valparaíso cuenta con tres bahías en las que existen terminales portuarios, tanto públicos como privados.

Figura N°1: Mapa regional bahías de la Región de Valparaíso.



Fuente: Elaboración propia EPV en base a imagen satelital Google Maps.

Tabla N°1: Bahías y terminales de la Región de Valparaíso.

Puerto	Terminal Portuario (concesionario)	Propiedad
Bahía Quintero	Oxiquim	Privado
	Ventanas	Privado
Puerto Valparaíso	Terminal 1 (TPS)	Público
	Terminal 2 (TPV)	Público
Puerto San Antonio	Costanera – Espigón (DP World)	Público
	Molo Sur (STI)	Público
	Sitio 9 (QC Policarpo Toro)	Público
	Sitio 8 (Puerto Panul)	Público
	Terminal Mar (por licitar)	Público

	Terminal Tierra (por licitar)	Público
--	-------------------------------	---------

Fuente: Elaboración propia EPV.

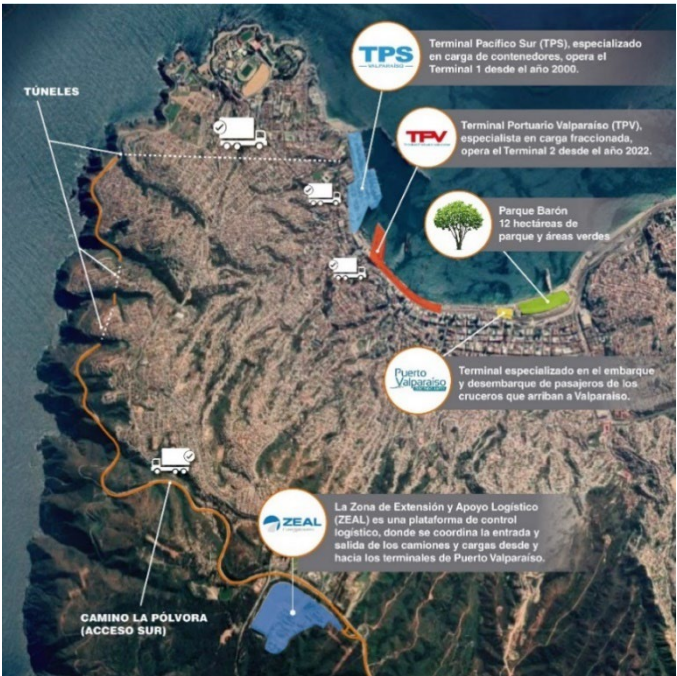
Tal como muestra la figura y tabla anteriores, en la Región sólo en San Antonio y Valparaíso existen terminales públicos de uso público, siendo los terminales de Oxiquim y Ventanas privados, de uso privado y público, respectivamente. A continuación, nos referiremos a los Puertos de Valparaíso -con especial énfasis en el Terminal N°2- y de San Antonio.

2.1 Puerto de Valparaíso.

El Puerto de Valparaíso se ubica en la bahía del mismo nombre⁸, protegido por un molo de abrigo⁹ que permite que tenga aguas abrigadas para las operaciones portuarias en un gran porcentaje de los días del año.

Puerto Valparaíso limita en todo el contorno de su espacio con la ciudad de Valparaíso, erigiéndose como un puerto que liga su crecimiento a las potencialidades estructurales de la misma.

Figura N°2: Puerto de Valparaíso.



Fuente: Elaboración propia EPV.

⁸ Sus coordenadas geográficas aproximadas son latitud 33° 02' S; longitud 71° 38' W.
⁹ En efecto, los ocho sitios que componen el Puerto de Valparaíso se encuentran protegidos por un Molo de Abrigo, obra que se inicia desde la Punta Duprat, se interna en dirección noreste hasta una distancia de 300 metros y continúa en dirección sudeste en una longitud de 700 m.

El recinto portuario cuenta con dos terminales de operación y, además, incluye el Edificio Terminal de Pasajeros¹⁰, el cual se enfoca en la atención de pasajeros, tripulantes y sus respectivos equipajes.

El tipo de carga transferida por los terminales del Puerto de Valparaíso corresponde al segmento de carga general, compuesta por contenedores, carga fraccionada, principalmente fierro y fruta, y también pasajeros. En el Puerto de Valparaíso no se transfiere granel sólido ni líquido.

Los terminales del Puerto de Valparaíso transfieren cerca del 15% de la carga general del país¹¹, así como el 7% de todo el comercio exterior del país¹². Así, en cuanto al volumen de transporte en los años recientes, en el Puerto Valparaíso se ha transferido, en general, una cifra promedio cercana a los nueve millones de toneladas de carga general por año, habiéndose alcanzado durante el año 2024 un total de ocho millones cuatrocientos treinta y dos mil toneladas 8.432.000 (8.432 [Mt]). El detalle, según los años que se indican, es el siguiente:

Tabla N°2: Transferencia de Carga Puerto Valparaíso (Miles de Toneladas [Mt]).

<i>Tipo de Carga</i>	<i>Contenerizada</i>	<i>Fraccionada</i>	<i>Total</i>
2004	4.012	2.041	6.053
2005	3.836	1.864	5.699
2006	6.218	1.753	7.971
2007	8.438	1.275	9.714
2008	9.527	1.372	10.899
2009	7.003	973	7.976
2010	8.890	1.261	10.151
2011	9.305	1.229	10.534
2012	8.814	1.554	10.368
2013	8.424	1.834	10.258
2014	9.302	1.778	11.080

¹⁰ Este edificio se ubica en las prolongaciones hacia el mar de las calles Freire y Avenida Francia.

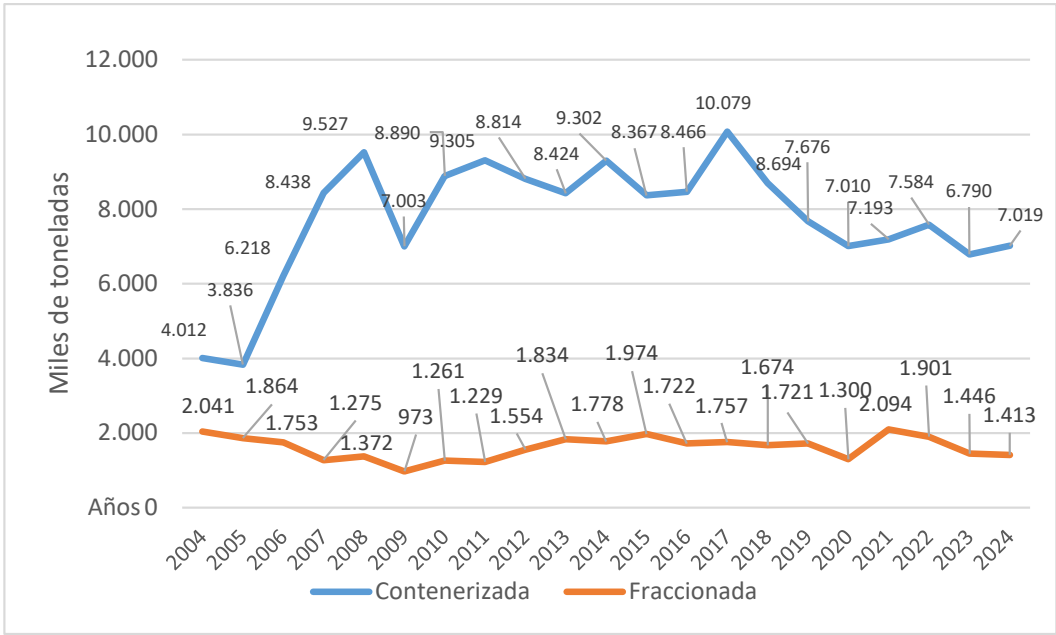
¹¹ Cámara Marítima y Portuaria de Chile A.G. Disponible en: <https://www.camport.cl/estadisticas/> [accedido por última vez el 28 de mayo de 2025].

¹² EPV, Memoria Explicativa Licitación Operación del Frente de Atraque N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón, sección III.

2015	8.367	1.974	10.341
2016	8.466	1.722	10.188
2017	10.079	1.757	11.836
2018	8.694	1.674	10.368
2019	7.676	1.721	9.397
2020	7.010	1.300	8.310
2021	7.193	2.094	9.287
2022	7.584	1.901	9.486
2023	6.790	1.446	8.236
2024	7.019	1.413	8.432

Fuente: Elaboración propia EPV.

Figura N°3: Transferencia de carga Puerto de Valparaíso (Miles de Toneladas [Mt]).



Fuente: Elaboración propia EPV.

Por su parte, la siguiente figura indica los principales productos de exportación e importación transferidos en el puerto durante el año 2024.

Tabla N°3: Transferencia Año 2024 por Tipo de Carga - Puerto Valparaíso (toneladas).

Exportación	4.110.359
Fruta	1.628.270
Comestible	815.055
Industrial	389.252
Cobre	32.302
Agropecuarios	82.016
Otros	1.163.464
Importación	3.632.344
Industriales	1.786.326
Siderúrgicos/Mineral	1.001.436
Vehículos	87
Otros	844.495
Cabotaje	32.664
Tránsito	255.024
Falso E/D	401.611
Total	8.432.002

Fuente: Elaboración propia EPV.

En cuanto a los terminales de operación, el Terminal 1, es explotado, desarrollado y conservado por Terminal Pacífico Sur Valparaíso S.A.¹³ (“TPS”), quien opera las 15 hectáreas de

¹³ TPS es una sociedad en cuya propiedad participan Neltume Ports S.A. (60,01%) y Contug Terminals S.A. (39,99%), adjudicada en 1999, iniciando sus operaciones en enero de 2000, por un plazo de 20 años prorrogados por 10 años más, de acuerdo con el proyecto ejecutado de extensión del Frente de Atraque 1-2-3. Su objeto es el desarrollo, mantención y explotación del Frente de Atraque N°1 del Puerto Valparaíso (sitios 1 a 5).

su concesión bajo el esquema de monooperación y cuya infraestructura y equipamiento atiende principalmente carga contenerizada¹⁴. El Terminal 1 cuenta con una capacidad de transferencia 958 mil TEUs/año y recibe alrededor de 85% de la actividad del Puerto de Valparaíso en sus cinco sitios disponibles, especializándose en la operación de naves full container (portacontenedores), también recibiendo cruceros y naves de carga general¹⁵.

Por su parte, el Terminal N°2, al que se refiere esta Solicitud, es un terminal de carga y de pasajeros de 6,57 hectáreas¹⁶, monooperado por el concesionario TPV. Cuenta con tres sitios de atraque, sumando un largo total de 610 metros, siendo en la actualidad responsable de alrededor del 15% de la carga que se transfiere en el Puerto de Valparaíso¹⁷. Sus principales características son las siguientes:

Tabla N°4: Características operacionales del Terminal N°2.

Sitio	Longitud (m)	Eslora máxima (m)	Calado máximo (m)	Tipo de carga predominante
6	245	185	8,5	Fraccionada
7	125	120	6,9	Fraccionada
8	240	235	9,3	Fraccionada

Fuente: Elaboración propia EPV.

La capacidad de transferencia del Terminal N°2 alcanza los 61 mil TEUs/año:

Tabla N°5: Capacidad de transferencia del Terminal N°2.

Capacidad (Miles de TEUs)				
Terminal	Transferencia	Acopio	Acceso (Gates)	Restictiva
T2	61	129	2.914	61

Fuente: Elaboración propia EPV.

Si bien la infraestructura y equipamiento del Terminal N°2 atiende principalmente carga fraccionada, este igualmente se encuentra habilitado para operar en la transferencia de los

¹⁴ EPV, Plan Maestro Puerto Valparaíso 2023, página 19.

¹⁵ Ídem, página 71.

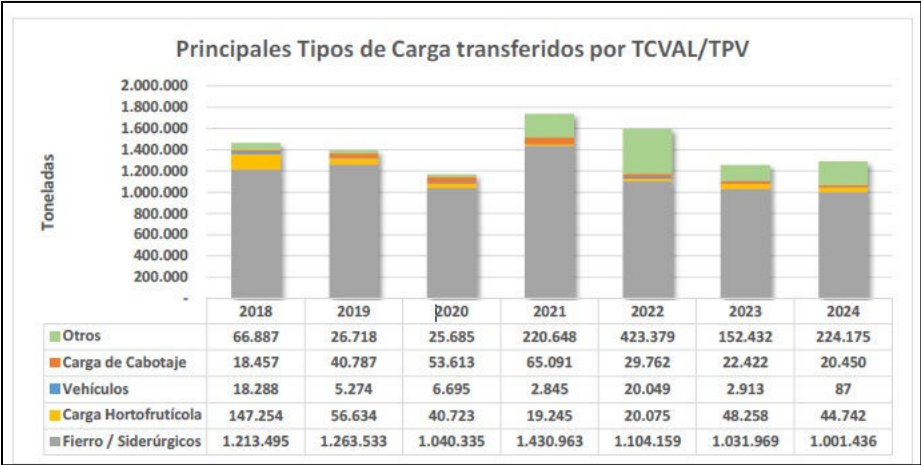
¹⁶ EPV, Plan Maestro Puerto Valparaíso 2023, página 20.

¹⁷ Reporte Integrado EPV 2023, página 71.

siguientes tipos de carga o actividades: carga hortofrutícola en contenedores, importaciones de fierro y productos siderúrgicos, vehículos, carga de proyecto, naves de cabotaje y naves de pasajeros.

Durante los últimos 3 años TPV y su antecesor Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (“TCVAL”) movilizaron un total de 4.146.309 toneladas, de las cuales un 98% fue carga fraccionada y un 2% fue carga contenerizada, promediando 1.382.103 toneladas transferidas anuales. Por su parte, durante el año 2024, se movizaron 1.290.890 toneladas.

Figura N°4: Características operacionales del Terminal N° 2.

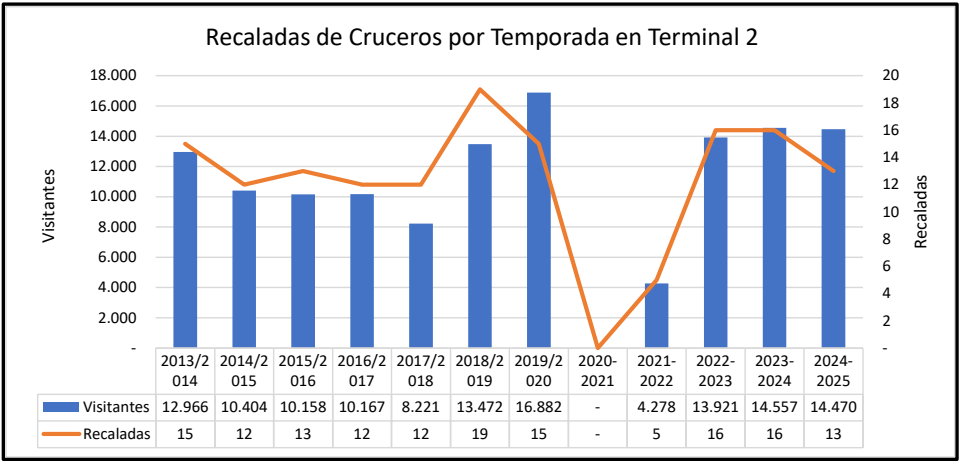


Fuente: Memoria Explicativa de las Bases de Licitación¹⁸.

El Terminal N°2 recibe principalmente naves *reefer* (naves con cámaras de frío), naves de carga general y cruceros, y muy esporádicamente, naves *full container*. En cuanto a las naves de pasajeros, el siguiente gráfico ilustra las recaladas de cruceros en el Terminal N°2 durante los últimos años:

¹⁸ EPV, Memoria Explicativa Licitación Operación del Frente de Atraque N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón, sección III.

Figura N°5: Recaladas de Cruceros por Temporada en el Terminal N°2.



Fuente: Memoria Explicativa de las Bases de Licitación¹⁹.

2.2 Puerto de San Antonio.

El Puerto de San Antonio se ubica en la bahía del mismo nombre en la Región de Valparaíso, al norte de la desembocadura del Río Maipo, protegido por un molo de abrigo que le permite contar con aguas abrigadas para las operaciones portuarias la mayor parte del año. Representa más del 35% de la transferencia de carga general total a nivel nacional²⁰.

Figura N°6: Puerto de San Antonio.



Fuente: Plan Maestro Puerto San Antonio.

La infraestructura del Puerto de San Antonio está formada por cuatro frentes de atraque: Terminal Molo Sur (sitios 1, 2 y 3), Terminal Costanera-Espigón (sitios 4 y 5, Costanera 1, Costanera 2, sitios 6 y 7), Terminal Norte (sitio 8) y Terminal Policarpo Toro (sitio 9) más un muelle pesquero.

¹⁹ Ídem.
²¹ TDLC, Informe N°20/2021, sección 6.

Tabla N°6: Características Operacionales del Puerto de San Antonio.

Frete de atraque	Sitio	Longitud	Eslora máxima (m)	Calado Máximo (m)	Ancho delantal (m)	Especialización		Estado del Sitio	Estado del delantal	Estado área de respaldo	Concesión
Molo Sur	1	930	363	14	35	E/D	Contenedor	O	O	O	Concesión Molo Sur: STI S.A.
	2		337	14,89	35	E/D	Contenedor Canaleta	O	O	O	
	3		253	14,89	35	E/D	Contenedor Canaleta	O	O	O	
Espigón	4-5	240	237	10,69	35	E/D	Multipropósito	O	O	O	Concesión Costanera Espigón: DP World
	Costanera 1	700	367	14,1	35	E/D	Contenedor Multipropósito	O	O	O	
	Costanera 2		367	14,1	35	E/D	Contenedor Canaleta	O	O	O	
	6	321	190	6,49	35	E/D	Multipropósito	OR	OR	OR	
	7		225	4,89	35	E/D	Multipropósito	OR	OR	OR	
Terminal Norte	8	186	230	12,2	-	D	Granel Sólido	O	-	O	Concesión Terminal Norte: Puerto Panul
Policarpo Toro	9	62,3	190	10	-	E/D	Granel Líquido	O	-	O	Concesión QC Policarpo Toro

Fuente: Plan Maestro Puerto de San Antonio.

En el Puerto de San Antonio existen dos terminales destinados principalmente a carga contenerizada. El primero de ellos es explotado, desarrollado y conservado por San Antonio Terminal Internacional S.A. (“STI”), empresa que opera bajo el esquema de monooperación y cuya infraestructura y equipamiento es adecuado para atender principalmente carga contenerizada. Por su parte, el segundo de ellos es actualmente explotado, desarrollado y conservado por DP World San Antonio S.A. (“DP World”), quien también opera bajo el esquema de la monooperación y cuya infraestructura y equipamiento es adecuado para atender principalmente carga en contenedor, fraccionada y granel sólido.

De acuerdo con la información pública disponible, respecto a la capacidad actual de transferencia de carga del Puerto de San Antonio, se puede señalar que aporta con 1,70 MM TEUs/año, valor determinado, al igual que en Valparaíso, por el eslabón más restrictivo, que en este caso resulta ser su capacidad en los accesos.

Durante los años de operación 2021 a 2024, la transferencia de STI y DP World está representada por las siguientes cifras:

Tabla N°7: Transferencia Carga General por Operador 2021-2024 (toneladas).

	Operador	STI	DP World
2021	Contenedor	11.648.672	7.282.517
	Fraccionada	54.000	649.581
	Total	11.702.672	7.932.058
2022	Contenedor	10.446.534	6.324.762
	Fraccionada	20.974	573.856
	Total	10.467.508	6.898.618
2023	Contenedor	9.419.142	5.576.347
	Fraccionada	1.497	425.272
	Total	9.420.639	6.001.619
2024	Contenedor	10.120.677	7.479.397
	Fraccionada	9.729	431.214
	Total	10.130.406	7.910.610

Fuente: Elaboración propia EPV.

El Puerto de San Antonio mantiene vigentes contratos de concesión de frentes de atraque con los operadores STI, DP World, Puerto Panul S.A. y QC Policarpo Toro S.A.

El tipo de carga transferida por los terminales del Puerto de San Antonio corresponde al segmento de carga general en contenedor principalmente y fraccionada en menor volumen. También se transfieren graneles sólidos y líquidos.

A continuación, se presenta una tabla con los tipos de carga transferidos en Puerto San Antonio entre los años 2004 al 2024:

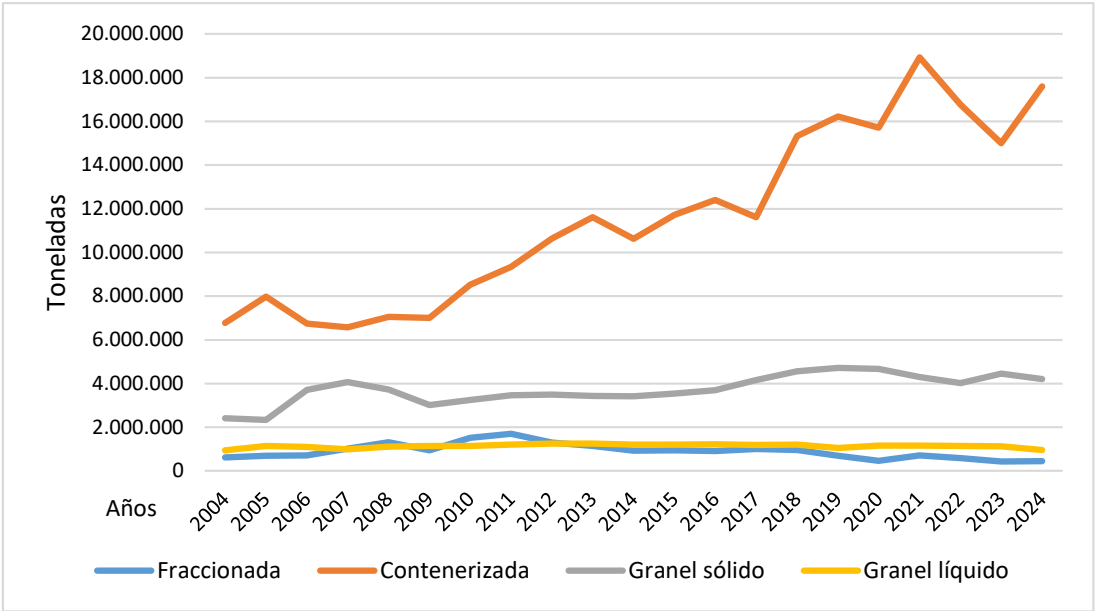
Tabla N°8: Transferencia histórica del Puerto de San Antonio (toneladas).

Año	Tipo de Carga				
	Fraccionada	Contenerizada	Granel sólido	Granel líquido	Total
2004	613.922	6.770.295	2.418.029	950.388	10.752.634

2005	695.780	7.987.169	2.336.185	1.143.632	12.162.765
2006	705.756	6.748.475	3.705.312	1.103.932	12.263.476
2007	1.027.002	6.564.856	4.062.086	986.945	12.640.889
2008	1.314.169	7.051.791	3.721.765	1.112.636	13.200.362
2009	943.678	7.010.838	3.007.974	1.147.488	12.109.977
2010	1.514.633	8.527.786	3.253.506	1.139.547	14.435.472
2011	1.699.397	9.337.061	3.465.904	1.208.237	15.710.599
2012	1.294.419	10.638.270	3.492.674	1.252.052	16.677.415
2013	1.147.209	11.609.651	3.429.293	1.259.994	17.446.146
2014	931.679	10.622.620	3.413.308	1.208.429	16.176.037
2015	936.413	11.724.028	3.540.731	1.204.650	17.405.823
2016	904.747	12.396.136	3.689.490	1.219.748	18.210.121
2017	1.003.323	11.607.300	4.153.518	1.184.901	17.949.042
2018	955.136	15.331.489	4.565.855	1.207.649	22.060.128
2019	693.765	16.221.399	4.714.327	1.051.356	22.680.847
2020	470.602	15.713.076	4.674.066	1.162.597	22.020.341
2021	703.581	18.931.189	4.295.227	1.162.644	25.092.640
2022	594.830	16.771.296	4.024.148	1.137.501	22.527.775
2023	426.769	14.995.488	4.448.730	1.130.174	21.001.161
2024	440.943	17.600.074	4.209.539	959.407	23.209.963

Fuente: Elaboración propia EPV en base a Memoria Anual 2024 EPSA.

Figura N°7: Transferencia Histórica Puerto de San Antonio (toneladas).



Fuente: Elaboración propia EPV en base a Memorias Anuales de EPSA.

III. MERCADO RELEVANTE.

Entre la dictación del Informe N°20/2021²¹ y la fecha de la presente solicitud, como se explicará más adelante, se mantienen inalteradas las condiciones que permiten caracterizar el mercado relevante en análisis.

En virtud de las facultades encomendadas por la Ley de Puertos²², el H. Tribunal y su antecesora, la H. CPC, han analizado en numerosas ocasiones las condiciones de competencia en el mercado de servicios portuarios. En relación a la Región de Valparaíso, el H. TDLC ha analizado el mercado en el Informe N°3/2009²³; Informe N°5/2009²⁴; Informe N°6/2009²⁵; Informe N°8/2012²⁶; Informe N°18/2020²⁷ y en el Informe N°20/2021²⁸. En lo subsecuente se analizará el mercado relevante en el que se llevará acabo la licitación objeto de esta Solicitud, teniendo en consideración las definiciones y las condiciones de competencia que han sido contempladas por el H. TDLC en los referidos informes.

²¹ TDLC, Informe N°20/2021, sección 6.
²² Ley de Puertos, artículo 14, inciso segundo.
²³ TDLC, Informe N°3/2009, Sitio N°9 del Puerto de San Antonio.
²⁴ TDLC, Informe N°5/2009, Frente de Atraque N°2 del Puerto de Valparaíso.
²⁵ TDLC, Informe N°6/2009, Frente Costanera del Puerto de San Antonio.
²⁶ TDLC, Informe N°8/2012, Frente de Atraque N°2 del Puerto de Valparaíso.
²⁷ TDLC, Informe N°18/2020, Terminal Mar del Puerto a Gran Escala de San Antonio.
²⁸ TDLC, Informe N°20/2021, Fijar las condiciones de competencia para la licitación pública del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso.

De conformidad a lo dispuesto en el artículo 3° de la Ley de Puertos, y en línea con lo establecido por el H. TDLC²⁹, el Puerto de Valparaíso es un puerto público, al ser de propiedad estatal, y de uso público, dado que prestará servicios indistintamente a cualquier usuario que lo requiera y, la prestación de dichos servicios constituye una actividad independiente y no accesoria al giro principal de su propietario. En este sentido, los puertos públicos de uso público deben prestar servicios en forma continua, permanente y no discriminatoria, y se encuentran sometidos a exigencias, tales como publicidad de tarifas, velocidades de transferencias, tiempos de espera, entre otras³⁰.

En atención a que el Puerto de Valparaíso es un puerto público de uso público, solo deberán considerarse dentro del mercado relevante aquellos frentes de atraque que sean de acceso abierto, es decir, aquellos que permitan la atención de terceros. Dado lo anterior, el H. Tribunal ha considerado que *“deberán incorporarse dentro del mercado relevante no sólo los frentes de atraque ubicados en puertos públicos de uso público, sino también aquellos localizados en puertos privados que sean de uso público, que se encuentren dentro del mercado geográfico (cuya determinación se explicita más adelante) y que presten los servicios portuarios que deberá ofrecer el futuro concesionario del Frente de atraque licitado”*³¹.

En cambio, los frentes de atraque de uso privado no constituyen una alternativa o un sustituto de los terminales de uso público, toda vez que sólo prestan servicios a los usuarios que ellos mismos determinan, los que usualmente corresponden a empresas con las que están verticalmente integrados³².

De ello se sigue que, acorde a los criterios definidos por el H. Tribunal, para determinar los frentes de atraque ubicados en puertos públicos o privados de uso público que deberán considerarse como eventuales competidores del Puerto de Valparaíso es necesario determinar, por un lado, el mercado relevante del producto constituido por los servicios que prestará bajo su concesión y, por otro, el mercado geográfico y su eventual sustitución por otros de la región o de zonas aledañas.

3.1 Mercado relevante del producto.

Tal como ha sido definido por el H. TDLC, el mercado relevante del producto en materia de terminales portuarios se define considerando: (i) los servicios básicos del operador portuario;

²⁹ TDLC, Informe N°18/2020, considerando 11°.

³⁰ Ley de Puertos, artículo 3.

³¹ TDLC, Informe N°18/2020, considerando 12°.

³² Véase: Informe de Aprobación de Adquisición de control en SAAM Ports S.A. y SAAM Logistics S.A. por parte de Hapag-Lloyd AG, Rol FNE F332-2022 (en adelante, **“Informe de Aprobación SAAM-Hapag-Lloyd”**), párrafo 77; Informe TDLC N°9/2013; Informe TDLC N°11/2014; Informe TDLC N°18/2020; e Informe TDLC N° 21/2022.

(ii) las características de la nave de diseño que es posible ser atendida en el frente de atraque objeto de esta Solicitud y la aptitud de expansión de otros frentes; y (iii) los distintos tipos de carga³³. A continuación, analizaremos cada uno de estos elementos.

a. Servicios que serán prestados en el frente de atraque objeto de la concesión.

El primer elemento que se debe analizar respecto al mercado del producto dice relación con los servicios que podrán ser provistos por el adjudicatario de la licitación en el Terminal N°2 en el Puerto de Valparaíso, siendo estas últimas infraestructuras destinadas a prestar servicios básicos o especiales.

Acorde a lo definido por el H. TLDC, los servicios básicos se refieren al uso del muelle e incluyen la transferencia de carga y la provisión de cierta infraestructura³⁴. Al respecto, siguiendo el criterio de informes anteriores en esta materia, EPV considera que el mercado del producto estaría constituido únicamente por los servicios básicos, los que son identificados en el Anexo II de las Bases de Licitación que se acompañan a esta presentación, y que serán prestados o podrán ser prestados exclusivamente por el concesionario sometido a tarifas controladas por el polinomio que es parte de la oferta.

Todo lo anterior, sin perjuicio de la reclasificación de los servicios especiales a básicos establecida en la sección 3.29 de las Bases de Licitación.

b. Capacidad de la infraestructura.

Un segundo elemento que debemos analizar al definir el mercado del producto es la nave de diseño que podrá atender el adjudicatario de la licitación, lo que depende de la longitud y profundidad de los sitios del frente de atraque respectivo del Puerto de Valparaíso.

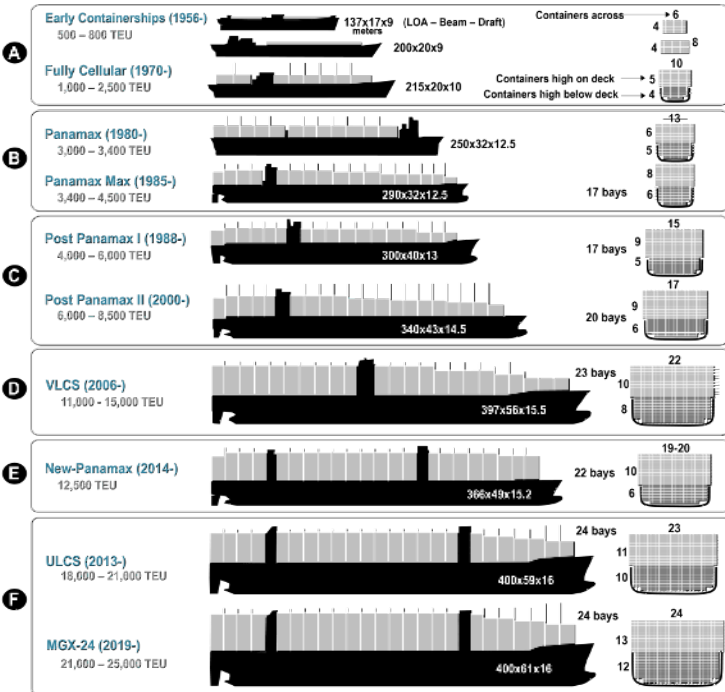
Al respecto, podemos señalar que las naves portacontenedores mantienen una clasificación en cinco grupos, los cuales usan como referencia -principalmente- las dimensiones del Canal de Panamá, y que han sido abordadas por el H. Tribunal en informes anteriores sobre la materia³⁵, estas son:

³³ TLDC, Informe N°18/2020, considerando 21°. “En línea con lo expuesto precedentemente, este Tribunal ha señalado en informes anteriores que dentro del mercado relevante se deben considerar no solamente los frentes de atraque que sean capaces de atender la nave de diseño de la Licitación, sino también aquellos que potencialmente puedan hacerlo. Así, por ejemplo, en los Informes N°9/2013, N°10/2014 y N°11/2014, relativos a las licitaciones de los frentes de atraque del Puerto de Puerto Montt, del Puerto de Iquique y del Puerto de Antofagasta, respectivamente (...)”.

³⁴ Informe de Aprobación SAAM-Hapag-Lloyd, párrafo 38.

³⁵ H. TLDC, Informe N°18/2020, considerando 17.

Figura N°8: Evolución de las Naves Portacontenedores.



Fuente: Rodrigue, Jean-Paul (2024)³⁶.

Siguiendo dicha clasificación, hacemos presente que el Terminal N°2 de Puerto Valparaíso y sus sitios cuentan con las siguientes características de extensión, eslora máxima y calado, y la nave de diseño que pueden aceptar.

Tabla N°9: Características actuales del Terminal N°2 de Valparaíso.

Terminal	Sitio	Extensión (m)	Eslora máx. (m)	Calado máx. (m)
2	6	245	185	8,5
	7	125	120	6,9
	8	240	235	9,3

Fuente: Elaboración propia EPV.

Como se ha indicado, el borrador de las Bases consultado en este proceso no considera inversiones en infraestructura que permitan modificar la nave de diseño que actualmente es capaz de atender el Espigón, por lo que la nave de diseño está determinada por la actual longitud

³⁶ Rodrigue, Jean-Paul. 2024. "Evolution of Containerships." The Geography of Transport Systems. Disponible en: <https://transportgeography.org/contents/chapter5/maritime-transportation/evolution-containerships-classes/> [Consultado por última vez el 24 de mayo de 2024].

y profundidad de los sitios que conforman el Espigón, y que se reflejan *supra*, lo que permite la atención de naves de hasta 235 metros de eslora, de acuerdo con lo autorizado por la Resolución C.P.(V.) Ordinario N°12.000/_150_VRS de febrero de 2019 de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (Directemar), esto es, naves del tipo *panamax*.

Asimismo, el H. TDLC ha señalado en informes anteriores que dentro del mercado relevante se deben considerar no solamente los frentes de atraque que sean capaces de atender la nave de diseño de la licitación, sino que también aquellos que potencialmente puedan hacerlo³⁷.

En la presente Solicitud se mantiene el mismo criterio, por lo que los posibles sustitutos del frente de atraque objeto de la licitación son todos aquellos que actualmente atienden a una nave de tipo *panamax* y aquellos que potencialmente puedan hacerlo.

c. Tipos de carga.

Un tercer elemento que ha sido considerado por el H. Tribunal para definir el mercado relevante del producto es la carga que se transportará a través del Espigón.

Al respecto, y tal como se vio en el año 2021, la especialización en carga fraccionada en el caso del Espigón no impide que el concesionario puede atender carga contenedorizada en el mismo Espigón, aunque ello sea un porcentaje reducido de su operación, tal como el H. Tribunal lo ha señalado anteriormente³⁸.

Por lo tanto, en línea con informes anteriores (Informe N°5/2009, N°8/2012, e Informe N°20/2021), se considera la carga general (carga en contenedores y fraccionada) en la definición del mercado relevante, por cuanto el H. Tribunal observó cierto grado de sustitución entre los segmentos de carga en contenedores y carga fraccionada³⁹.

3.2 Mercado relevante geográfico.

Siguiendo los criterios acuñados por el TDLC en los Informes N°5/2009, N°8/2012, N°18/2020 y N°20/2021, podemos señalar que, para determinar el mercado geográfico en materia portuaria, se establece el área de influencia que tiene el puerto de Valparaíso (concepto conocido como “*hinterland*” o “*catchment area*”). Por lo tanto, lo relevante volver a revisar las distancias entre los puertos y los respectivos centros de consumo, más que, por ejemplo, las distancias entre los distintos puertos⁴⁰.

³⁷ H. TDLC, Informe N°18/2020, considerando 21°.

³⁸ H. TDLC, Informe N°20/2021, página 36.

³⁹ H. TDLC, Informe N°20/2021, página 35.

⁴⁰ H. TDLC, Informe N° 21/2022, considerando 39°; Informe N° 24/2022, considerando 36°.

Al respecto, existe un criterio asentado por el H. Tribunal que es definir el mercado geográfico considerando únicamente a la Región de Valparaíso, descartándose la Región de Coquimbo debido a que el aumento en los costos de transporte terrestre lleva a que, en la práctica, éste no sea un sustituto relevante⁴¹. Junto a esto, los puertos de Valparaíso y San Antonio mueven una carga mucho mayor que el puerto de Coquimbo, por lo que no se ha visto que este último pueda disciplinar a los terminales portuarios de la Región de Valparaíso. Adicionalmente, a juicio del H. TDLC, las inversiones que se realizaron en Puerto Coquimbo (Región de Coquimbo) llevarían a que los servicios de la Región de Valparaíso no sean sustitutos razonables⁴²⁻⁴³.

De esta forma, todos los análisis anteriores del H. TDLC respecto a la competencia portuaria en la Región de Valparaíso han determinado que los terminales de San Antonio y Valparaíso compiten en el mismo mercado relevante⁴⁴. Es más, estas conclusiones no cambiaron en el análisis del H. TDLC contenido en los informes más recientes (Informe N°18/2020 e Informe N°20/2021), por lo que se mantendrá esa misma definición.

En la misma línea, la Fiscalía Nacional Económica (“FNE”), en un reciente informe de aprobación de una operación de concentración, para el análisis competitivo de un agente ubicado en el Puerto de San Antonio, consideró como mercado relevante geográfico todos aquellos terminales portuarios ubicados en la Región de Valparaíso⁴⁵.

3.3 Definición de mercado relevante.

Dado lo señalado anteriormente, el mercado relevante para este proyecto de licitación sigue siendo el de la provisión de servicios portuarios básicos en frentes de atraque de uso público de la Región de Valparaíso que puedan atender la nave de diseño actual del Espigón, es decir, nave del tipo *panamax*, para carga general, incluyendo tanto carga en contenedores como carga fraccionada, tal y como ya fue definido por este H. Tribunal en el año 2021⁴⁶.

Por consiguiente, los puertos y frentes de atraque que forman parte del mercado relevante así definido son aquellos que se muestran en el siguiente cuadro, donde también se detallan sus características y el tipo de carga en que se han especializado:

⁴¹ H. TDLC, Informe N°18/2020, considerando 33°; Informe N° 20/2021, considerando 29°.

⁴² H. TDLC, Informe N°4/2009, p. 16-18.

⁴³ Informe Econsult, página 28 y 29.

⁴⁴ H. TDLC, Informe N°3/2009, Informe N°5/2009, Informe N°6/2009, Informe N°8/2012, Informe N°18/2020 e Informe N° 20/2021.

⁴⁵ FNE, Informe de Aprobación SAAM-Hapag-Lloyd, párrafo 92 y 93.

⁴⁶ H. TDLC, Informe N°20/2021, párrafo 30.

Tabla N°10: Terminales portuarios de uso público en la Región de Valparaíso.

Puerto	Terminal	Concesionario	Tipo de carga predominante	Nave de diseño	Eslora máxima (m)	Calado máximo (m)
Puerto San Antonio	Molo Sur	STI	Contenedores, granel y fraccionada	Post Panamax	363	14,9
	Costanera-Espigón	DP World	Contenedores, granel y fraccionada	Post Panamax	367	14,1
Puerto Valparaíso	Terminal 1	TPS	Contenedores y fraccionada	Post Panamax	366	14,1
	Terminal 2	TPV	Contenedores y fraccionada	Panamax	235	9,3

Fuente: Informe Econsult⁴⁷.

De lo anterior se sigue que el mercado relevante, -en línea con el Informe N°20/2021, corresponderá a la actual nave de diseño, es decir, el **mercado relevante de producto es el de los servicios básicos prestados en frentes de atraque de uso público de la Región de Valparaíso que sean capaces de atender una nave del tipo *panamax* para carga general, esto es, carga en contenedores y fraccionada.**

IV. CONDICIONES DE COMPETENCIA EN EL MERCADO RELEVANTE.

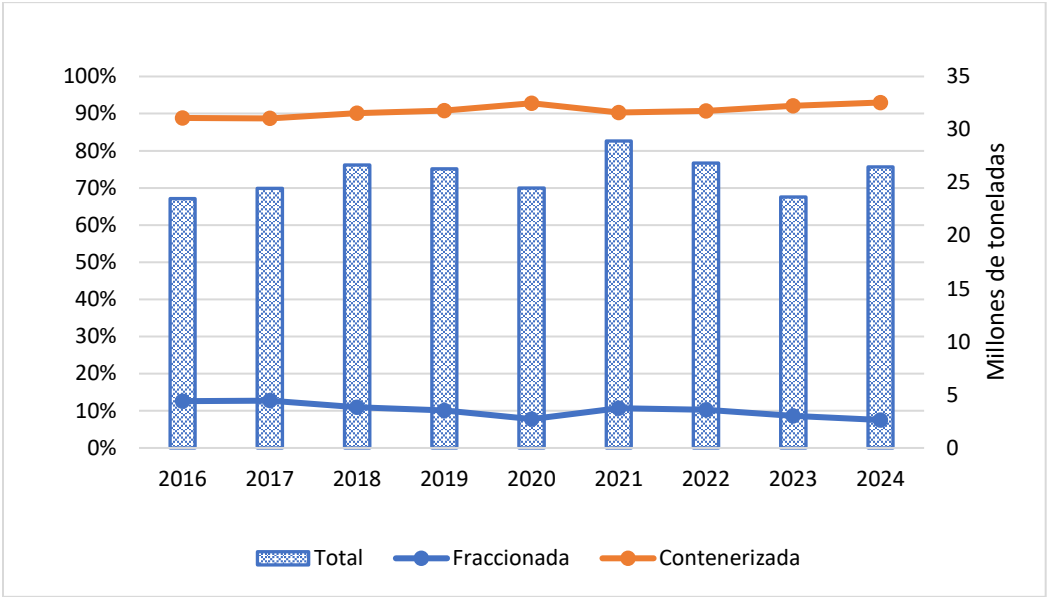
4.1 Carga transferida en la Región de Valparaíso.

Como ha sido reconocido por el H. TDLC, la Región de Valparaíso se caracteriza por tener una gran actividad portuaria, distribuidas en las ya mencionadas bahías de San Antonio, Valparaíso y Quintero⁴⁸.

⁴⁷ Este informe fue acompañado por esta parte a folio 3 del rol NC-542-2024, tramitado ante este mismo H. Tribunal.
⁴⁸ H. TDLC, Informe N°18/2020, considerando 43°.

Al analizar los datos de carga general transferida en los puertos estatales de la Región de Valparaíso durante 2024 se puede observar que el Puerto Valparaíso totalizó un tonelaje acumulado de 8.432.004 toneladas con un aumento de un 2,4% en comparación con 2023, alcanzando una participación regional de 31,8% en el segmento de carga general.

Figura N°9: Evolución carga general en terminales portuarios concesionados



Fuente: Elaboración Propia EPV

Por su parte, en el 2024 el Puerto de San Antonio alcanzó un tonelaje acumulado de 18.041.017 toneladas con un aumento de 17,0% en comparación con el año anterior, y una participación regional de 68,1% en carga general.

Por otro lado, más allá de los efectos que haya podido tener la pandemia sobre la carga de los años 2020 y 2021, al analizar el quinquenio 2019 - 2024 se obtiene que las cargas generales transferidas por los dos puertos estatales promediaron aproximadamente 26 millones de toneladas anuales, con 8,9 millones transferidas por los terminales del Puerto de Valparaíso. Hacemos presente al H. TDLC que las cifras desagregadas a que nos referimos ya han sido presentadas en nuestra Solicitud de Informe del Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso, a las cuales, para estos efectos, nos remitimos íntegramente.

Como se indicó en la sección anterior, el mercado relevante se encuentra actualmente compuesto por los terminales concesionados a TPS, TPV, STI y DP World. A su vez, este mercado se puede segmentar en carga de contenedores, carga fraccionada y transporte de pasajeros.

En la carga de contenedores, de acuerdo a lo indicado en el informe económico elaborado por Econsult, acompañado a folio 3 de la Solicitud de Informe de EPV para el Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso (**"Informe Econsult"**), STI tuvo un 43% de participación de mercado en el año 2023, seguido de TPS y DPW SA con un 31% y 26% de participación,

respectivamente. Por otro lado, en carga fraccionada, TPV tuvo un 65% de participación de mercado en el año 2023, seguido por DPW SA con 23%⁴⁹.

A partir de dichas cifras, es posible concluir que existe una menor concentración en el mercado relevante de la Región de Valparaíso al comparar otros mercados del país. Al respecto, en el referido Informe Econsult el H. Tribunal podrá revisar en detalle los Índices de Herfindahl Hirschman (HHI) relacionados a la concentración de mercado en carga contenedorizada y fraccionada para puertos de uso público por región, donde el mercado de la Región de Valparaíso tiene una concentración bastante menor que en el resto de las regiones del país, tanto en carga contenedorizada como fraccionada.⁵⁰

4.2 Capacidad instalada en el mercado relevante.

Desde el año 2021 a la fecha no existen inversiones en infraestructura ni aumentos significativos en capacidad que modifiquen el escenario observado por este H. Tribunal en la dictación de su Informe N°20/2021.

En una mirada a futuro, el Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso, objeto de la solicitud Rol NC-524-24 tramitada ante el H. Tribunal, busca justamente producir un aumento de capacidad en la infraestructura portuaria de la Región por medio de inversiones relevantes en infraestructura y también por medio de un proyecto que busca imprimir eficiencias en la operación de los terminales de Puerto Valparaíso.

Por otro lado, el Puerto de San Antonio seguirá creciendo en infraestructura portuaria, aumentando drásticamente la capacidad de transferencia instalada en el mercado relevante, especialmente de la carga contenerizada, y permitirá que el Terminal Mar pueda atender una nave de diseño clase F (*Ultra Large Container Ships* y MGX-24), la que no podrá ser atendida por ninguno de los otros terminales de la Región, al menos hasta que el Terminal Tierra del mismo Puerto de San Antonio entre en funcionamiento.

4.3 Traslado de pasajeros vía cruceros en el mercado relevante.

Por último, es necesario analizar el mercado de pasajeros en la Región de Valparaíso, en los que participan únicamente los Puertos de San Antonio y de Valparaíso. En este mercado, los terminales del Puerto de Valparaíso han perdido participación frente al puerto de San Antonio. Más allá de los efectos de la pandemia, la apertura a cruceros de PCE (hoy DP World) llevó a una migración de naves de pasajeros desde Valparaíso a San Antonio, al punto que los terminales del

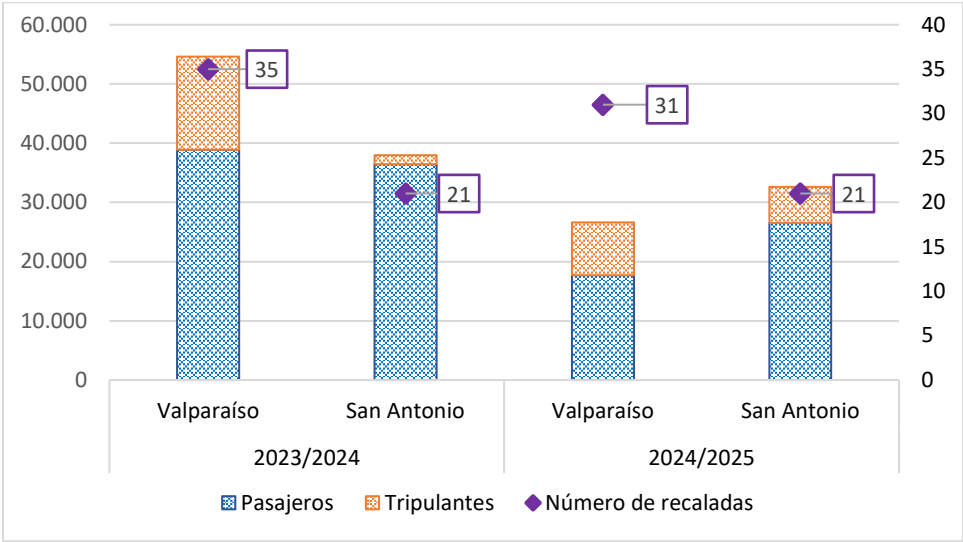
⁴⁹ Informe Econsult, acompañado a folio 3 del rol NC-542-2024, p. 32 y 33.

⁵⁰ Informe Econsult, p. 34.

Puerto de Valparaíso recibieron en promedio cerca del 15% de los pasajeros regionales de cruceros de las temporadas 2017-2018, 2018-2019 y 2019-2020.

Luego de la pandemia del Covid-19, la participación del puerto de Valparaíso en pasajeros de cruceros ha aumentado, recibiendo cerca de 29 mil pasajeros en la temporada 2022-2023, 39 mil pasajeros durante la temporada 2023-2024 y 18 mil pasajeros durante la temporada 2024-2025.

Figura N°10: Participaciones de cruceros en Puerto Valparaíso y Puerto San Antonio.



Fuente: Elaboración Propia EPV

Cabe señalar que la información desagregada por año ya ha sido puesta a disposición del H. TDLC en nuestra Solicitud de Informe del Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso⁵¹, y no se desarrolla en detalle en esta presentación ya que la Concesión de Transición N°2 no contempla inversiones en infraestructura para pasajeros.

4.4 Condiciones de ingreso al mercado relevante.

En relación con las condiciones de entrada al mercado relevante, podemos observar que el H. TDLC reiteradamente ha señalado, que la Región de Valparaíso cuenta con escasas bahías naturales aptas para la instalación de nuevos puertos y que la construcción artificial de una bahía tiene altos costos hundidos, por lo que sería altamente improbable que un entrante realice una inversión de estas características⁵². Asimismo, el H. TDLC ha reconocido que la disponibilidad limitada de áreas de acopio y la congestión en las vías de acceso a los puertos podrían disminuir la intensidad competitiva en el mercado⁵³.

⁵¹ Ídem, folio 1.
⁵² H. TDLC, Informe N°20/2021, considerando 41°.
⁵³ Ídem.

En línea con lo anterior, podemos señalar que los terminales del Puerto Valparaíso cuentan con una disponibilidad bastante menor de áreas de acopio que sus competidores del Puerto de San Antonio y su capacidad de transferencia actual se ve limitada por ello.

En este punto cabe destacar que la FNE, en su reciente aporte de antecedentes en la causa que actualmente tramita el H. Tribunal el Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso, señaló frente al mercado relevante que éste es un mercado competitivo donde “no se observan riesgos evidentes de abuso de posición dominante ni barreras significativas a la competencia”, descartando la necesidad de medidas necesarias para aquellos escenarios “donde existan riesgos claros y comprobados de concentración que afecten la competencia en el largo plazo”⁵⁴.

4.5 Indicador de competitividad: ingresos y tarifas por servicios portuarios.

La Región de Valparaíso es una región que muestra altos niveles de competencia en comparación al nivel nacional, salvo tal vez con la única excepción de la Región del Biobío (caracterizada por la asimetría regulatoria aplicable a los terminales de dicha Región). A continuación, analizamos algunos indicadores que dan cuenta del nivel de competencia existente entre los frentes de atraque de uso público de la Región que son parte del mercado relevante antes definido.

El H. Tribunal ha sostenido que cobrar tarifas de servicios portuarios básicos bajo las tarifas máximas es una señal de competencia entre los participantes⁵⁵, pues en ausencia de competencia cobrarían la tarifa máxima. Según datos de la Comisión Nacional para el Desarrollo Logístico, las tarifas cobradas para contenedores fueron inferiores a la tarifa máxima, con descuentos de cerca de un 30%⁵⁶. Aquello se ha mantenido en los últimos años en Puerto Valparaíso, respecto de carga contenedorizada y fraccionada⁵⁷.

Junto a esto, el indicador de ingreso real medio por toneladas⁵⁸ muestra una caída de 17% para TPS, 20% para STI y 47% para DP World en el último quinquenio respecto al inicio de la concesión, dando muestras de la presión competitiva existente en el mercado relevante. A partir

⁵⁴ H. TDLC, NC-542-2024, Solicitud de Informe de Empresa Portuaria Valparaíso sobre licitación de concesión de la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso, folio 127, párrafo 127.

⁵⁵ H. TDLC, Informe N°8/2012, p. 56.

⁵⁶ CONALOG (2021), Actualización de los pronósticos de demanda-capacidad portuaria Región de Valparaíso, p. 26.

⁵⁷ Informe Econsult, página 46.

⁵⁸ Este indicador fue construido como los ingresos totales en US\$, divididos por las toneladas transferidas y corregidos por inflación.

de los años 2015 y 2016 el operador PCE (hoy “DP World”) generó presión relevante en el mercado, tal como lo reflejan las caídas en ingresos reales por toneladas⁵⁹.

Este menor ingreso ha llevado a una disminución en los indicadores de rentabilidad de los concesionarios⁶⁰, con caída en los EBITDA de STI⁶¹ y TPS⁶² respecto al quinquenio anterior⁶³. Si bien DP World y TCVAL tenían margen EBITDA superior a STI y TPS, estos indicadores se encuentran lejos de la cota superior del rango de 42% y 65% de margen EBITDA exhibidos en operadores portuarios internacionales durante el año 2019⁶⁴.

La disminución en los márgenes EBITDA de los concesionarios refleja la mayor competencia en la región. Es así como, entre el periodo 2014 – 2018 y 2019 – 2023 este indicador cayó 0,8 puntos porcentuales (pp) para TPS y 3,4 pp para STI. La misma situación ocurrió para los concesionarios de terminales portuarios estatales en otros mercados con existencia de presión competitiva, con una disminución de 8,4 pp en el margen EBITDA de San Vicente Terminal Internacional (SVTI) entre esos mismos quinquenios. Por otro lado, hubo un aumento de 12,4 pp en Antofagasta Terminal Internacional (ATI) al comparar el periodo 2019 – 2023 con el quinquenio anterior.

Esta disminución en los indicadores financieros ocurrió en un contexto de mayor eficiencia. Es así como en el Terminal N°1 la velocidad de transferencia del periodo 2014-2023 fue 37% superior a la presentada en la década anterior, mientras que para el Terminal N°2 el aumento en velocidad de transferencia de ese mismo periodo fue 18%. En este contexto de mayor eficiencia, la presión competitiva llevó a menores tarifas y una disminución en la rentabilidad de los concesionarios de los terminales portuarios.

⁵⁹ Al respecto, véase Informe Econsult, página 46.

⁶⁰ Para aislar los efectos que pudo tener la pandemia sobre los indicadores de rentabilidad en los operadores portuarios nacionales e internacionales, se consideran los márgenes EBITDA hasta el año 2019.

⁶¹ Entre los años 2010 – 2014 el EBITDA promedio de STI fue 26%, mientras que esta cifra bajó a 22% en el periodo 2015 – 2019.

⁶² Entre los años 2010 – 2014 el EBITDA promedio de TPS fue 35%, mientras que esta cifra bajó a 24% en el periodo 2015 – 2019.

⁶³ Cabe destacar que este cálculo no considera el efecto del tipo de cambio. Bajo el supuesto de que los costos tienen una menor dependencia del tipo de cambio que los ingresos y dada la depreciación nominal del tipo de cambio de 38% entre los años 2010 y 2019, los costos de estas empresas habrían tenido un crecimiento en CLP superior a su crecimiento en US\$. Por lo tanto, al aislar el efecto cambiario, la caída de los márgenes EBITDA de TPS y STI sería aún mayor a la registrada en los EE.FF.

⁶⁴ Los márgenes EBITDA de empresas portuarias internacionales durante 2019 fueron: Shanghai Internacional Port Group 42%, DP World 43%, Gujarat Pipavav Port Ltd 50%, ICTSI 56% y Adani Ports 65%. Datos obtenidos de sus Memorias Anuales y Estados Financieros.

V. CARACTERIZACIÓN DE LA DEMANDA EN EL MERCADO RELEVANTE.

Tal como fue constatado con ocasión de la dictación del Informe N°20/2021, por el lado de la demanda de servicios portuarios nos encontramos principalmente a empresas navieras que no sólo han tendido a la concentración en los últimos años, sino que su movimiento entre terminales de la Región evidencia la ausencia de barreras u obstáculos para aquello y, en consecuencia, la existencia de poder de contrapeso *vis-a-vis* los operadores de los terminales de la Región.

Lo anterior, es solo una muestra de que el mercado se encuentra operando con normalidad en una Región que presenta indicadores de competencia superiores al resto del país.

En efecto, el aumento de la concentración entre las navieras (que son los que contratan con los terminales portuarios), la duración habitual de los contratos entre navieras y terminales de carga y la facilidad de cambio de terminales dan cuenta de que, las navieras tienen un poder de contrapeso suficiente en sus negociaciones con el eventual adjudicatario de la concesión sobre el Terminal N°2.

VI. HISTORIAL DE LICITACIONES DEL TERMINAL N°2 DEL PUERTO DE VALPARAÍSO.

El Terminal N°2 fue originalmente licitado en el año 2010, bajo las condiciones establecidas por el H. TDLC en su Informe N°5/2009, licitación que resultó desierta. Luego, en 2013, bajo las condiciones de licitación del Informe N°8/2012 del H. TDLC, fue entregado en concesión por un periodo de 30 años a OHL Concesiones, quién conformó la sociedad concesionaria Terminal Cerros de Valparaíso S.A. (“**TCVAL**”). El objeto del contrato, además de explotar el frente de atraque, tenía por objeto ejecutar inversiones por más de US\$ 350 millones para construir un frente continuo de 785 metros con sus respectivas áreas de respaldo y equipamiento para la atención de naves *post-Panamax* (naves de longitudes superiores a 330 metros) para carga contenerizada con una capacidad de transferencia estimada de 1,1 millones de TEUs y una capacidad de acopio de 0,75 millones de TEUs.

Luego de una prolongada tramitación medioambiental, el proyecto de inversiones respecto al Terminal N°2 de TCVAL obtuvo una Resolución de Calificación Ambiental (“**RCA**”) favorable, la cual, sin embargo, fue objeto de reclamos administrativos y generó incertidumbre

sobre la fecha de inicio de obras del proyecto y vigencia de la misma⁶⁵. Esto llevó al concesionario a optar por ejercer su derecho de salida establecida en el contrato de concesión, el cual hizo efectivo el 15 de marzo de 2022.

Ante esta situación, y considerando que los reclamos contra la RCA seguían en curso, EPV diseñó un contrato de concesión para la operación y mantención del Terminal N°2 por un período de transición de 4 años prorrogable, bajo un modelo de monooperación con el objetivo de preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados por el esquema actual, además de mantener un modelo laboral vigente con los trabajadores portuarios. En septiembre de 2021, el H. TDLC emitió su Informe N°20/2021, definiendo las condiciones finales para la licitación y permitiendo su duración de cuatro años, con la posibilidad de extenderla por un año adicional.

Este proceso de licitación logró atraer la atención de 12 empresas, quienes compraron bases de licitación. La recepción de ofertas se realizó los días 29 de noviembre de 2021 para el Grupo 2 (Incumbentes) y el 2 de diciembre de 2021 para el Grupo 1 (Nuevos Entrantes).

Finalmente, el día 16 de diciembre, el Directorio de EPV en sesión Extraordinaria adjudicó la concesión a Agencias Universales S.A., empresa que presentó el menor índice ofertado. Agencias Universales S.A conformó entonces la sociedad anónima llamada TPV, cuyas operaciones se iniciaron el 16 de marzo del 2022.

De esta forma, el Terminal N°2 fue entregado en concesión a TPV por un período de 4 años, con posibilidad de extensión por 12 meses, bajo un modelo de monooperación con el objetivo de preservar y fortalecer los niveles de productividad, eficiencia y competitividad alcanzados por TCVAL, además de mantener un modelo laboral vigente con los trabajadores portuarios.

⁶⁵ Se hace presente que, en junio de 2024, EPV ingresó una adenda al SEIA con modificaciones al proyecto de expansión que dará vida al Proyecto de Ampliación del Puerto de Valparaíso. Dicha adenda se hace cargo de las observaciones recibidas durante el proceso de aprobación medioambiental por parte de distintos actores, y consiste principalmente en la reducción del proyecto de ampliación del Espigón en relación al proyecto originalmente presentado por TCVAL, además de contemplar otras mejoras y proyectos con impacto social. Lo anterior, en línea con el documento denominado “Acuerdo por Valparaíso” suscrito a finales de 2023 entre EPV, la ciudad de Valparaíso y la Gobernación Regional, y al cual adhirieron una serie de organizaciones relevantes para el desarrollo regional. (Disponible en: https://www.puertovalparaiso.cl/epv/site/docs/20231024/20231024174704/acuerdo_por_valparaiso_2023.pdf)

VII. EL PROYECTO A LICITAR.

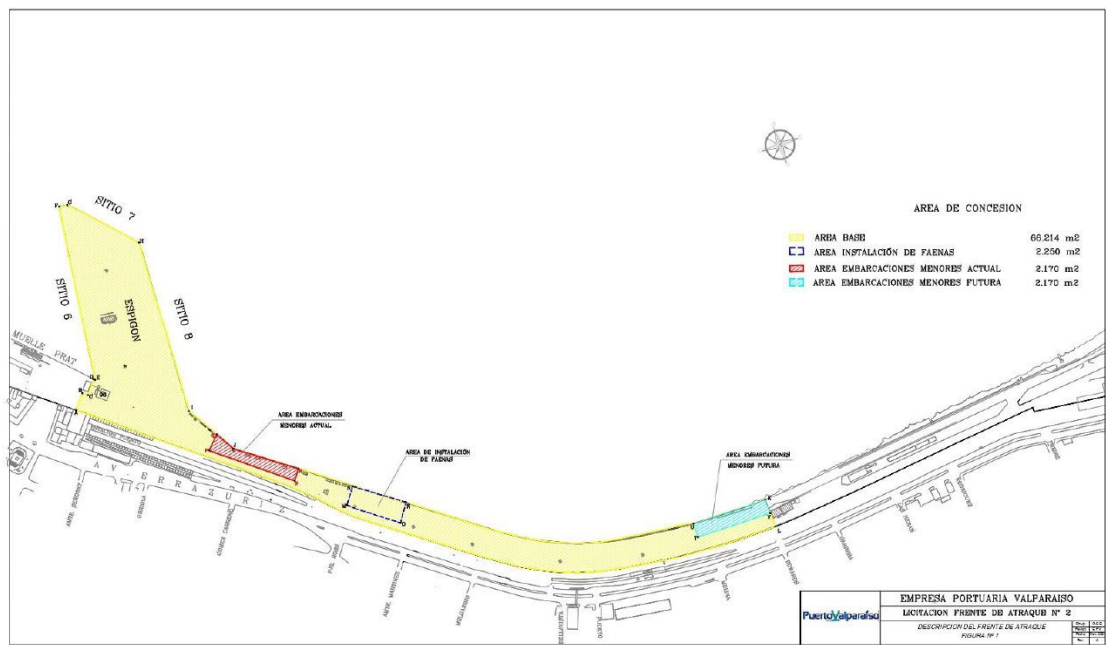
7.1 Área de concesión.

El Área de Concesión (polígono A-B-C-D-E-F-G-H-I-J-K-L-A, de acuerdo a la Figura N°11 *infra*) comprende el área del Espigón propiamente tal, con los Sitios de Atraque 6, 7 y 8, la explanada comprendida entre los sitios, el sector del embarcadero y el área de la Costanera, incluyendo en esta última el área del malecón.

Esta área tiene una superficie total de 66.214 m² y presenta los siguientes deslindes:

- Al **Norte**: con borde de atraque Sitio 7 en línea quebrada continua de 124 metros, con tramos de 12 y 112 metros y con el borde del malecón Costanera en línea quebrada de 843 metros, con tramos de 81 y 762 metros.
- Al **Este**: con borde de atraque Sitio 8 en 244 metros y con límite del denominado sector Barón en 39 metros.
- Al **Sur**: con la faja vía de propiedad de EFE y edificio Estación Puerto de propiedad de Merval en línea curva continua de 1.016 metros.
- Al **Oeste**: con sector denominado Muelle Prat en línea quebrada continua de 59 metros y con el borde de atraque del Sitio 6 en línea continua de 245 metros.

Figura N°11: Frente de Atraque N°2 Puerto Valparaíso



Fuente: Anexo IV de las Bases de Licitación.

Reiteramos que el proyecto a licitar no contempla exigencias de realizar significativas inversiones en infraestructura por parte del concesionario.

7.2 Plazo de la concesión.

El plazo de la concesión correrá desde la fecha de la entrega del frente de atraque al concesionario hasta el 31 de diciembre de 2029.

VIII. PRINCIPALES CONTENIDOS DE LA LICITACIÓN PROPUESTA.

Se hace presente al H. Tribunal que las siguientes secciones respecto a la estructura del proceso de licitación y concesión propuesto para la Licitación de Transición N°2 del Terminal N°2 han sido desarrolladas recogiendo las condiciones establecidas por el H. Tribunal en el Informe N°20/2021 con la excepción del plazo de concesión.

8.1 Estructura de servicios básicos y especiales.

El concesionario del Puerto de Valparaíso deberá prestar los servicios básicos, los que son definidos en la sección 1 de las Bases de Licitación como *“aquellos que son indispensables para el atraque de las naves, la Transferencia de Carga o para cuya provisión es necesaria la infraestructura entregada en Concesión, no existiendo la posibilidad de una provisión alternativa por parte de empresas distintas e independientes del Concesionario, de manera que éste los presta o puede prestar en condiciones de monopolio en el Frente de atraque; servicios cuya prestación es obligatoria para el Concesionario y cuyas Tarifas se encuentran sujetas a Valores Máximos”*⁶⁶.

Los servicios básicos que serán objeto de la Licitación se encuentran indicados en el Anexo II de las Bases de Licitación. Estos deberán ser incluidos por el concesionario en el “Manual de los Servicios”, de carácter público, en el cual:

- (i) identificará cada uno de ellos, y la forma, contenido y oportunidad en que podrá ser solicitado cada servicio;
- (ii) la descripción del procedimiento que se empleará para las solicitudes de prestación del servicio;
- (iii) la forma y oportunidad para el desistimiento de una solicitud de servicio; y
- (iv) la definición, descripción y alcance del servicio, las actividades y recursos involucrados y las tarifas que aplican para cada uno de ellos.

Los servicios básicos deberán ser prestados por el concesionario en forma continua y permanente a todo aquel que lo requiera, en términos y condiciones generales y no discriminatorias. En este sentido, acorde a lo establecido en la sección 3.25.2 de las Bases de Licitación, si el concesionario no prestase los servicios básicos durante 48 horas, sin causa

⁶⁶ Bases de Licitación, sección 1.

justificada, incurriría en una causal de incumplimiento grave del Contrato de Concesión, lo que acarreará la caducidad de la Concesión.

Ahora bien, en línea con lo establecido en los Informes N°18/2020 y N°20/2021⁶⁷, para el resguardo de la libre competencia, la Concesión será adjudicada al Oferente cuya Oferta Antecedentes Generales haya sido preseleccionada y en cuya Oferta Económica u Oferta Final, según corresponda, indique las Tarifas TTR, TTH, TTC, TTF, TMC y TMN que den como resultado el menor Índice Ofertado, siempre que este no supere el I_{max}⁶⁸ y que, en el caso de desempate, sus componentes (TTR, TTH, TTC y TTF), no superen las máximas indicadas en el Anexo I letra m) de Oferta Económica y que se mantendrá en custodia del ministro de fe respectivo hasta dicha apertura.

El concesionario podrá tener tarifas diferenciadas para cada servicio básico, establecidas de acuerdo a criterios objetivos y no discriminatorios. Los criterios asociados a cada tarifa deberán ser puestos en conocimiento de los usuarios, y las tarifas deberán ser informadas mensualmente a EPV. En línea con lo anterior, y lo establecido en el Informe N°20/2021, se establece en la sección 3.11.3 de las Bases de Licitación que cualquier acuerdo particular entre el concesionario y un determinado usuario que establezca precios o condiciones más favorables que las publicadas deberá ser incorporado a las tarifas vigentes y públicas a fin de que todos los que se encuentren en la misma situación puedan acceder a ellas. En relación con los premios o descuentos que consideran las tarifas serán objetivos, públicos y no discriminatorios. Asimismo, las tarifas no podrán quedar sujetas a exclusividad de servicios ni referidos a la carga transferida, o a metas cumplidas respecto de otros terminales. Por último, no se podrán realizar ventas atadas de servicios básicos y especiales.

Asimismo, la sección 2.9 de las Bases de Licitación presentan una fórmula de ponderación de las tarifas de cada uno de los servicios básicos, tal como el H. Tribunal lo ordenara en el Informe N°5/2009, y fuese considerado en el Informe N°20/2021. Dichas ponderaciones han sido previamente definidas por EPV y ellas reflejan la importancia relativa que tendrá cada servicio básico en los ingresos del concesionario durante la duración de la concesión.

Por otra, los servicios especiales, que son *“aquellos para cuya provisión no es necesaria la infraestructura entregada en Concesión pudiendo ser prestados por empresas distintas e independientes del Concesionario, de manera que éste enfrente o puede enfrentar competencia*

⁶⁷ H. TDLC, Informe N°18/2020, párrafo 82; Informe N°20/2021, párrafos 61 a 65.

⁶⁸ Bases de Licitación, sección 1: *“I_{max}: corresponde al Índice máximo expresado en US\$/ton que determinará el directorio de EPV en forma previa a la apertura de las Ofertas Económicas y que se mantendrá en custodia del ministro de fe respectivo hasta dicha apertura”*.

en el Área de Concesión; servicios cuyas Tarifas no están sujetas a Valores Máximos ni se encuentran implícitos en un Servicio Básico y cuya contratación no es obligatoria para el Usuario”⁶⁹. En caso de que el concesionario preste servicios especiales, estos se someterán a las tarifas especiales, las que al igual que las tarifas de servicios básicos serán objetivas, públicas y no discriminatorias⁷⁰. Con el objeto de transparentar el valor de los aportes que los servicios especiales representan a los ingresos del concesionario, en la sección 3.21.gg) de las Bases de Licitación se contempla la obligación del concesionario de indicar en sus estados financieros qué servicios clasifican como básicos y cuáles se clasifican como especiales, y se solicitará que en una nota de los estados financieros se exprese el aporte total de los servicios especiales en los ingresos. Por lo demás, la sección 3.11.3 de las Bases de Licitación establece que todas las tarifas que cobre el concesionario serán públicas, para lo cual deberá entregárselas a EPV para su revisión y posterior aprobación, conforme lo indica el procedimiento de Registro y Modificación de Tarifas definido por EPV. Este registro será público y podrá ser consultado por todos los interesados.

En línea con lo resuelto por el H. Tribunal en los Informes N°5/2009, N°18/2020 y N°20/2021, la modificación de aspectos establecidos en el contrato de concesión que digan relación con la reclasificación de servicios especiales a básicos, sólo podrá efectuarse una vez que: (i) hubiere transcurrido a lo menos un año desde la fecha de entrega definida en las BALIS en su sección 1 (“**Fecha de Entrega**”)⁷¹, y (ii) el H. Tribunal hubiere constatado la variación de las condiciones de competencia en el mercado, en un proceso de consulta iniciado por cualquiera de las partes involucradas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 18 N°2 del DL 211⁷².

8.2 Determinación de pagos a EPV.

En cuanto a los pagos a EPV, estos se componen de un canon anual, un pago estipulado y un pago anual.

a. Canon Anual.

El canon anual será calculado a través de la tasa TIRM de los Bonos Bullet en UF (BCU) del Banco Central para los 12 meses anteriores al mes de cálculo. Esta cifra se reajustará anualmente

⁶⁹ Bases de Licitación, sección 1.

⁷⁰ Bases de Licitación, sección 3.11.3.

⁷¹ Bases de Licitación, sección 1: “**Fecha de Entrega:** la entrega del Área de Concesión se efectuará al día siguiente del término del Contrato de Concesión Portuaria Frente de Atrache N°2 Puerto de Valparaíso – Espigón” de fecha 21 de enero de 2022 con Terminal Portuario Valparaíso S.A., sin perjuicio de lo cual la Fecha de Entrega no podrá extenderse más allá del primer día del tercer mes desde la firma del Contrato de Concesión.”

⁷² Bases de Licitación, sección 3.29.

según la variación del Índice de Precios del Productor no ajustado estacionalmente (USPPI), de acuerdo a la sección 3.12.1 letra b) de las Bases de Licitación.

Según el H. TDLC, lo relevante para efectos de la libre competencia es que el canon anual este estrechamente vinculado *“con el costo de reposición de los activos que se entregan en concesión, a menos que exista una limitación física que haga que una licitación competitiva en base a tarifas conlleve a una congestión del puerto, congestión que no se prevé. De no ser este último caso, el monto del Canon Anual debe contribuir a facilitar que las ganancias en eficiencia del Concesionario se puedan traducir en mejores condiciones de precio, cantidad y calidad para todos los usuarios, y no un eventual traspaso de rentas monopólicas desde el Concesionario a la empresa portuaria”*.⁷³

En todo caso, el canon anual no podrá ser inferior al pago anual equivalente mínimo definido por el artículo 6° del Reglamento de Licitaciones, y su cálculo se ajustará al procedimiento señalado en el Anexo XI de las Bases de Licitación.

b. Pago Estipulado.

El Pago Estipulado corresponde a un monto único y total que el concesionario deberá pagar a EPV, más el Impuesto al Valor Agregado, en dinero efectivo, el décimo día corrido siguiente a la Fecha de Entrega, según lo establecido en la letra a) de la sección 3.12.1 de las Bases de Licitación.

Este pago está diseñado como un mecanismo de financiamiento para reembolsar los gastos incurridos por EPV en las tareas, asesorías, estudios y actividades necesarias para preparar el proceso de licitación, entre otros costos relacionados directamente a la concesión.

c. Pago anual.

El Pago Anual, tiene por objeto cubrir aquellos gastos necesarios para administrar y controlar la Concesión por parte de EPV cuyo monto y oportunidad de pago se indican en la letra c) de la sección 3.12.1 de las Bases de Licitación. Al igual que el canon anual, este será un pago periódico, y se aplicará durante toda la vigencia de la concesión y serán reajustados anualmente según USPPI.

En efecto, su suma, según se señala en dicha sección de las Bases de Licitación, se reajustará al inicio de cada nuevo año contractual multiplicándola por el Factor de Ajuste de US PPI, y se pagará cada año contractual en dos cuotas iguales al inicio de cada semestre, durante el

⁷³ H. TDLC, Informe N°22/2022, párrafo 111; Informe N°23/2022, párrafo 155.

tiempo que dure la concesión. Este monto deberá ser pagado, más el Impuesto al Valor Agregado, en dinero efectivo.

8.3 Competencia por la cancha.

a. Modelo de licitación en dos cajas y enajenación de participación simultánea.

El modelo de licitación propuesto para esta licitación va en línea con lo establecido por el H. Tribunal en su Informe N°20/2021. Bajo este modelo, conocido como “modelo de dos cajas”, la participación de incumbentes se permite bajo las siguientes condiciones⁷⁴:

1. Los oferentes incumbentes (“Grupo Dos”) participan de la licitación y presentan sus ofertas (“Oferta Antecedentes Generales”), pero separadamente de los oferentes que tengan la calidad de nuevos entrantes (“Grupo Uno”)⁷⁵. De esta manera, en el Grupo Uno se reunirían las ofertas de personas no afectas a restricciones de integración horizontal, y en el Grupo Dos se aglomerarían las ofertas de los accionistas o personas relacionadas a alguno de los concesionarios de los frentes de atraque de uso público en la Región de Valparaíso, afectos a la restricción a la integración horizontal.
2. Todas estas ofertas compiten entre sí, e inmediatamente concluida la recepción de las ofertas del Grupo Uno se procederá a la apertura de las Ofertas Antecedentes Generales ante una comisión revisora y un ministro de fe designados por EPV. EPV podrá rechazar *ipso facto* las ofertas que no cumplan con los requisitos establecidos en las Bases de Licitación, según indica la sección 2.8.4 de las mismas. Los sobres correspondientes a las Ofertas Económicas de Oferentes no excluidos en los términos regulados en el párrafo precedente serán sellados y firmados por el ministro de fe y permanecerán en custodia sin abrir hasta la apertura de las Ofertas Económicas.
3. La comisión revisora designada por EPV procederá a la revisión del contenido de las Ofertas Antecedentes Generales, analizando el cumplimiento formal y sustantivo de los requisitos exigidos en las Bases de Licitación.
4. El Directorio de EPV determinará el I_{max}, consignándolo en un documento que se entregará antes de la apertura de las Ofertas Económicas, en un sobre cerrado, al ministro de fe designado, para su custodia. Dicho sobre se abrirá en el instante inmediatamente antes de iniciarse la apertura de las Ofertas Económicas.

⁷⁴ De acuerdo a la sección 1 de las Bases de Licitación, Incumbentes son aquellos “*accionistas o sus personas relacionadas que a la fecha de la licitación participen, directa o indirectamente, en la sociedad concesionaria de algún frente de atraque de uso público en la Región de Valparaíso, sea público o privado, que provea servicios portuarios de carga general, que incluye únicamente a los operadores de Molo Sur y Costanera Espigón, ambos del puerto de San Antonio y Terminal N°1 y Terminal N°2 o Espigón, ambos del puerto de Valparaíso*”.

⁷⁵ Bases de Licitación, sección 2.8.2.

5. Luego, se procederá a la apertura de los sobres identificados como “Ofertas Económicas” dentro de los 21 días corridos siguientes al acto de apertura de los sobres identificados “Oferta Antecedentes Generales”. Primero, se abrirá el sobre cerrado que contiene el I_{max} y luego abrirá los sobres de las Ofertas Económicas del Grupo Uno y del Grupo Dos, cuyas Ofertas Antecedentes Generales hayan sido preseleccionadas. No se considerarán válidas las Ofertas Económicas que superen el I_{max} según las secciones 2.8.5 y 2.8.6 de las Bases de Licitación.
6. En caso de que la mejor oferta corresponda a un incumbente del Grupo Dos, se proporcionará la posibilidad de igualar esa oferta al oferente del Grupo Uno que haya propuesto el menor Índice Ofertado de dicho grupo. Si lo iguala o lo mejora, el nuevo entrante se adjudica la concesión. Si no lo iguala o no expresa respuesta dentro del término preestablecido, el incumbente con la mejor oferta se adjudicará la concesión.

Igualmente, las Bases de Licitación contemplan en la sección 2.8.7 el siguiente procedimiento de desempate:

- a. En el evento que hubiere empate entre Ofertas Económicas válidas de un mismo grupo⁷⁶: La comisión evaluadora solicitará a cada uno de los oferentes que hayan empatado que mejoren su oferta económica (“Oferta Final”) en la fecha que indicará EPV.
 - i. Si utilizando el mecanismo precedente en dos oportunidades no se logra obtener el desempate, EPV elegirá entre las Ofertas Finales del grupo, la Oferta que proponga la menor tarifa sumada entre la Tarifa de Transferencia de Contenedores No Refrigerados o “TTC” y la Tarifa de Transferencia de Contenedores Refrigerados o “TTR”, de acuerdo a la fórmula indicada en la sección 2.8.7 de las Bases de Licitación.
- b. Si hubiera empate entre dos Ofertas de distintos grupos: Se procederá a la adjudicación de conformidad con lo establecido en la sección 2.9 de las Bases de Licitación.

Este modelo de dos cajas, tal como el H. Tribunal lo ha señalado, “*asegura o promueve la participación del mayor número de interesados, al no disuadir a nuevos entrantes ya que, en definitiva, éstos son privilegiados por el derecho a igualar la mejor oferta (si fuere la de un incumbente), ni excluir a priori a estos últimos*”⁷⁷. En segundo lugar, este modelo de dos cajas

⁷⁶ Bases de Licitación, sección 2.8.7.

⁷⁷ H. TDLC, Informe N°8/2012, página 72.

permite una mayor competencia en la licitación, al posibilitar que todas las ofertas compitan entre sí. Asimismo, el modelo permite que el resultado de la licitación se asemeje lo más posible a los verdaderos costos de provisión de servicios de los oferentes, lo que se traduce en menos tarifas por la provisión de servicios portuarios. Además, el modelo de dos cajas disminuye la asimetría en los derechos conferidos a cada uno de los distintos oferentes de la licitación de manera consistente con los objetivos de interés general que la justifican, esto es, con asegurar la mayor competencia posible en la licitación⁷⁸.

Destacamos que en el evento que la licitación sea adjudicada a un Incumbente al amparo de las reglas establecidas en las secciones 2.8.8 y 2.9 de las Bases de Licitación, este quedará exceptuado de cumplir con la restricción a la integración horizontal, según la sección 2.10.3 de las Bases de Licitación.

Sin perjuicio de ello, esa regla se mantendrá vigente para todos los demás Incumbentes, de modo que ellos quedarán impedidos de acceder a la propiedad de la sociedad concesionaria por una vía distinta de la licitación regulada en dichas Bases.

Respecto del adjudicatario Incumbente éste quedará impedido de transferir todo o parte de la concesión o integrarse, directa o indirectamente, con algunas de las sociedades concesionarias de los frentes de atraque de uso público en la Región de Valparaíso, sea público o privado, que provea servicios portuarios de carga general.

b. Adjudicación por menor Índice Tarifario.

En conformidad a la sección 2.9 de las Bases de Licitación, la licitación será adjudicada al menor Índice Tarifario, con el objetivo de lograr que la competencia de los actores que participan de la licitación se traduzca en las menores tarifas posibles y, en consecuencia, beneficios para los consumidores.

En línea con los últimos informes del H. TDLC⁷⁹, la adjudicación será en base al menor índice ofertado, pero sin la existencia de un lmin por cuanto dicho índice impediría - a juicio del H. TDLC – ofrecer un precio aún menor, y, por lo tanto, *“tampoco se garantiza el aprovechamiento y traspaso de las eficiencias a los usuarios que de ello se derivarían”*⁸⁰.

Por el contrario, y de forma previa a la apertura de las ofertas económicas, el Directorio de EPV fijará un lmax, de carácter secreto y que sólo será conocido en el instante inmediatamente

⁷⁸ Este mecanismo ha sido recientemente aceptado por el H. TDLC en el Informe N°24/2023, conclusión 2°.
⁷⁹ H. TDLC, Informe N°18/2020, Informe N°20/2021 e Informe N°23/2022.
⁸⁰ H. TDLC, Informe N°18/2020, párrafo 83.

antes de iniciarse la apertura de las ofertas económicas⁸¹. En virtud de este I_{max}, se rechazarán las ofertas que lo excedan, pudiendo en consecuencia la licitación ser declarada desierta en el evento que todas las ofertas sean rechazadas⁸².

Los servicios básicos serán incluidos dentro del índice tarifario, en vista a que son aquellos en los que no hay competencia dentro del terminal portuario. En cambio, excepcionalmente determinados servicios señalados en el Anexo II de las Bases de Licitación, no serán considerados dentro del índice tarifario, sin embargo, estarán sometidos a una tarifa máxima, conforme a lo señalado por el H. TDLC en informes anteriores.

La concesión será entonces adjudicada al oferente cuya Oferta Antecedentes Generales haya sido preseleccionada y en cuya Oferta Económica u Oferta Final, según corresponda, indique las Tarifas TTR, TTH, TTC, TTF, TMC y TMN que den como resultado el menor Índice Ofertado, siempre que este no supere el I_{max} y que, en el caso de desempate, sus componentes (TTR, TTH, TTC, TTF, TMC y TMN), no superen las máximas indicadas en el Anexo I letra m) de Oferta Económica.

El Índice Ofertado de Tarifas por los Servicios Básicos se calculará según la siguiente fórmula en base a las Tarifas ofertadas en la Oferta Económica⁸³:

$$I = TTR * (1/22) * 0,264 + TTH * 0,020 + TTC * (1/10) * 0,633 + TTF * 0,144 + TMC + TMN * 0,314$$

Donde,

I = Índice de Tarifas por los Servicios Básicos [US\$/Ton].

TTC = Tarifa de Transferencia de Contenedores No Reefer ofertada por el Oferente, en [US\$/TEU].

TTF = Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada No Hortofrutícola ofertada por el Oferente, en [US\$/Ton].

TTH = Tarifa de Transferencia de Carga Fraccionada Hortofrutícola ofertada por el Oferente, en [US\$/Ton].

TTR = Tarifa de Transferencia de Carga Contenedores Refrigerados ofertada por el Oferente, en [US\$/FEU].

TMC = Tarifa de Uso de Muelle a la Carga ofertada por el Oferente, en [US\$/Ton].

⁸¹ Bases de Licitación, sección 2.8.5.

⁸² H. TDLC, Informe N°18/2020, Informe N°20/2021, Informe N°22/2022, Informe N°23/2022, Informe N°24/2022 e Informe N°25/2022.

⁸³ Bases de Licitación, sección 2.9.

TMN = Tarifa de Uso de Muelle a la Nave ofertada por el Oferente, en [US\$/meh].

8.4 Resguardos estructurales.

a. Límite a la integración vertical.

En línea con lo establecido en los últimos informes del H. Tribunal respecto a la Región de Valparaíso⁸⁴, esta Solicitud propone que los usuarios relevantes⁸⁵ de la cadena de transporte marítimo de carga general no podrán poseer, en conjunto, más de un 60% del capital, ni más del 60% del capital con derecho a voto, ni derechos por más del 60% de las utilidades de la sociedad concesionaria.

En efecto, tal umbral de 60% a la integración vertical permite asegurar el número de participantes de la licitación, lo que ayuda a evitar un escenario de declaración de licitación desierta, con las consecuencias perjudiciales que ello conllevaría.

Esta regla, además, se hace cargo de los riesgos asociados a la integración vertical⁸⁶, entre ellos, la potencial exclusión de rivales, donde se niega el acceso al terminal portuario a competidores del segmento de transporte marítimo. En una variante menos restrictiva, el concesionario podría tener incentivos para empeorar las condiciones que otorga a los competidores de los usuarios relacionados, discriminando en precios o calidad con el objeto de traspasar poder de mercado desde los servicios portuarios al servicio verticalmente integrado⁸⁷.

Sin embargo, esto no es un escenario probable para esta licitación, por cuanto la intensa competencia entre los terminales de la Región de Valparaíso ya evidenciada no permite otorgar suficiente poder de mercado a un operador portuario para subir el precio sin que las navieras puedan cambiarse de proveedor.

⁸⁴ H. TDLC Informe N°5/2009, conclusión 21; Informe N°18/2020, conclusión 28; Informe N°20/2021, conclusión 32.

⁸⁵ Para efectos de los usuarios relevantes, nos referimos a aquellos que se regulan como tales en el Informe N° 20/2021, esto es: *“las personas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas, efectúen, contraten o intervengan bajo cualquier modalidad en el transporte de carga general por vía marítima en puertos de uso público, sea como: (a) empresas navieras, (a.i) con más de un 10% del tonelaje de carga marítima movilizada a nivel nacional, (a.ii) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (a.iii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el frente de atraque objeto de la respectiva concesión; o bien, (b) exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, operadores de transporte multimodal, agentes, corredores, forwarders, o a cualquier otro título o modalidad, con exclusión de los agentes de muellaje, (b.i) con más de un 15% de tonelaje de carga marítima movilizada en la región respectiva, o (b.ii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el frente de atraque objeto de la respectiva concesión. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos o en distintos eslabones de la cadena de transporte marítimo, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación en un mismo eslabón o a un mismo título”*. Además, para estos efectos *“Los porcentajes a que se refiere este número se calcularán al 31 de marzo y 30 de septiembre respecto del periodo de 12 meses anterior a cada una de estas fechas y se informarán por la sociedad concesionaria a EPV dentro de los 30 días siguientes”*.

⁸⁶ H. TDLC Informes N°22/2022, N°23/2022, N°24/2022 y N°25/2022.

⁸⁷ H. TDLC, aporte de antecedentes de la FNE en causa rol NC-313-2008 a folio 887.

Otro riesgo identificado por las autoridades de libre competencia corresponde a la posibilidad de conocimiento de información estratégica de los competidores del usuario verticalmente integrado con el concesionario, o de acceso previo a su publicación en caso de información pública, así como la posibilidad de realizar subsidios cruzados entre los servicios regulados y aquellos no regulados⁸⁸. El acceso a información estratégica podría otorgarles una ventaja artificial a los usuarios integrados al concesionario, además de facilitar conductas de coordinación entre actores del mercado portuario, sobre todo en consideración a la circunstancia fáctica de este mercado en que pocos actores *“se encuentran en otros mercados como el naviero propiamente tal y el agenciamiento. En estas circunstancias, la posibilidad de castigo en mercados relacionados, sumada a la factibilidad de alinear sus intereses, incrementan el riesgo de coordinación”*⁸⁹. Otros riesgos asociados a la integración vertical han sido desarrollados por EPV a propósito del procedimiento no contencioso Rol NC 533-2024 tramitados ante este mismo H. Tribunal.

b. Impedir integración horizontal, salvo incumbentes adjudicados.

Respecto a la integración horizontal en frentes de atraque estatales, el Dictamen N°1045 establece en su numeral 7.1: *“La sociedad que se adjudique la concesión de un Frente de atraque estatal, sus controladores y sus accionistas que por sí o en conjunto con sus personas relacionadas tengan, directa o indirectamente, más del 15% del capital accionario, no podrán participar con más del 15%, directa o indirectamente, en una sociedad concesionaria de otro Frente de atraque estatal en la misma región”*⁹⁰.

Por su parte, el Informe N°20/2021 establece una prohibición para la integración horizontal, con la excepción de permitirla en el evento de que la licitación sea adjudicada a un incumbente conforme al modelo denominado “Un Proceso con Dos Universos de Propuestas” ya explicado anteriormente.

Según lo anterior, para los efectos de esta solicitud de informe, se propone replicar en esta licitación la medida establecida en los Informes N°20/2021⁹¹, al cual nos remitimos para estos efectos íntegra y expresamente, e impedir entonces la integración horizontal, con la sola excepción de la adjudicación de la licitación a un incumbente bajo el “modelo de dos cajas”.

⁸⁸ H. CPC, Dictamen N°1045, p. 26.

⁸⁹ H. TDLC, aporte de antecedentes de la FNE en causa rol NC-313-2008 a folio 887, párrafo 80.

⁹⁰ H. CPC, Dictamen N°1045, p. 27.

⁹¹ Véase Informe N°20/2021, conclusión N°33.

8.5 Otros resguardos de carácter conductual.

Tal como se adelantó, la licitación considera la implementación de resguardos conductuales, los que permitirán mitigar los riesgos inherentes a la integración vertical entre concesionarios portuarios y los usuarios relevantes de los terminales objeto de esta concesión. Dichos riesgos inherentes se refieren principalmente *“la posibilidad de que el concesionario integrado aguas arriba o aguas abajo, niegue el acceso al terminal portuario, discrimine entre sus usuarios o incurra en prácticas de sabotaje”*⁹².

Los resguardos conductuales propuestos para esta licitación son, entre otros:

i. Separar en estados financieros ingresos por servicios básicos y especiales.

Con el objeto de transparentar los aportes que los servicios especiales representan a los ingresos del concesionario y permitir un mejor control sobre la correcta clasificación del tipo de servicio, las Bases de Licitación propuestas contemplan como medida de resguardo la obligación del concesionario de indicar en sus estados financieros qué servicios se clasifican como básicos y cuáles se clasifican como especiales ⁹³ . Esta medida es incluida en línea con previos pronunciamientos del H. Tribunal en esta materia⁹⁴.

ii. Informar a la FNE cambios en materia de prioridades para asignación de sitios.

Se incorporó a las Bases de Licitación, como medida de resguardo, la obligación de la Empresa Portuaria de informar a la FNE respecto de cualquier modificación que se pretenda introducir a las normas de asignación de capacidad o prioridad en la atención de naves, a fin de que ésta pueda velar por su conformidad con las normas de resguardo de la libre competencia⁹⁵.

De esta forma, se incorpora en esta licitación una medida requerida por el H. Tribunal en el contexto de previos informes sobre licitaciones portuarias (Informes N°18/2020 y N°20/2021), a su vez que en los Reglamentos o Manuales de Servicios se establecerán las condiciones de prioridad y asignación de los espacios, uso de infraestructura y capacidad en el puerto, incluyendo la capacidad de almacenaje de contenedores vacíos, debiendo realizarse en términos objetivos y no discriminatorios. Todo lo anterior tendrá por objetivo principal asegurar un uso eficiente de la infraestructura portuaria.

⁹² H. TDLC, aporte de antecedentes de la FNE en causa rol NC-470-20 a folio 97, párrafo 192.

⁹³ Bases de Licitación, sección 3.21.gg).

⁹⁴ H. TDLC, Informe N°20/2021, párrafo 140.

⁹⁵ Bases de Licitación, sección 3.23.f).

iii. Entrega semestral de información a EPV.

Como medida de resguardo adicional relativa a la transparencia en la operación de la concesión, las Bases de Licitación contemplan la obligación para el concesionario de proporcionar a EPV, a lo menos semestralmente, información respecto de sus controladores, accionistas y Personas Relacionadas que intervengan a cualquier título y en cualquiera de los eslabones del transporte marítimo de carga en el mercado relevante, precisando los volúmenes de carga que movilizan en cada eslabón en el que participan, en cada uno de los segmentos de carga general en cada uno de los frentes de atraque de uso público de la región⁹⁶. Lo anterior, en línea con medidas de resguardo similares establecidas por el H. Tribunal en los Informes N°18/2020⁹⁷ y N°20/2021⁹⁸.

iv. Procedimiento para la modificación del Contrato de Concesión.

Se establece en las Bases de Licitación, sección 3.29, que el Contrato de Concesión podrá modificarse en materias esenciales directamente relacionadas con las variables de adjudicación, una vez transcurrido un plazo razonable desde la vigencia del Contrato, y previa aprobación otorgada por el H. Tribunal en conformidad con el procedimiento establecido en los artículos 18 N°2 y 31, ambos del DL 211.

Para dicho efecto, señalan las Bases de Licitación que serán consideradas materias esenciales directamente relacionadas con las variables de adjudicación, entre otras: (a) la extensión del plazo; (b) las precisiones sobre aspectos técnicos contenidos en las Bases; (c) las modificaciones que afecten al concesionario, por ejemplo, la venta del derecho de concesión o cambios en los Miembros del Consorcio Original, siempre que alteren los criterios de adjudicación; y (d) las garantías de ingreso mínimo otorgadas al Estado.

Respecto de las modificaciones no incluidas en el párrafo anterior, éstas podrán realizarse de común acuerdo entre las partes o mediante arbitraje en caso de desacuerdo, una vez que: (i) hubiera transcurrido al menos un año contado desde la Fecha de Entrega; y (ii) la notificación previa a la FNE con al menos 90 días de anticipación a su implementación⁹⁹.

Respecto a materias relacionadas con la reclasificación de los servicios especiales y básicos, tal como hemos señalado *supra*, estos podrán ser modificados a solicitud de cualquiera de las partes, previa autorización del TDLC otorgada en conformidad con el procedimiento

⁹⁶ Bases de Licitación, sección 3.21.u).

⁹⁷ H. TDLC, Informe N°18/2020, párrafo 182 y 183.

⁹⁸ H. TDLC, Informe N°20/2021, párrafo 140.

⁹⁹ Bases de Licitación, sección 3.29.

establecido en los artículos 18 N°2 y 31, ambos del DL 211, cuando hubiere transcurrido a lo menos un año desde la Fecha de Entrega¹⁰⁰.

v. Indicadores de calidad del servicio.

Las Bases de Licitación establecen diversos indicadores de calidad del servicio¹⁰¹. Se establece que el concesionario deberá cumplir con Velocidades de Transferencia Mínima y Promedios (Anexo III de las Bases), así como un Tiempo de Espera determinado. Respecto a este último, las Bases de Licitación definen el “Tiempo de Espera” como aquel *“período, medido en horas o fracciones de hora, que comienza en la fecha y hora en que el representante de la nave ha requerido su atraque, de acuerdo a los procedimientos establecidos por el Concesionario en el Manual de los Servicios, y que termina en la fecha y hora en que se produce el amarre de la primera espía de tal nave al Frente de Atraque”*¹⁰². Estará sometido a un máximo (“Tiempo de Espera Máximo”) de 6 horas, en conformidad con lo señalado en la sección 3.9.3 de las Bases de Licitación.

Será EPV quien verificará el cumplimiento de los indicadores de calidad de servicio, de conformidad al Manual de Verificación de Indicadores que formará parte del contrato de concesión.

vi. Otras obligaciones tendientes a la protección de la libre competencia.

De acuerdo a las Bases de Licitación, se establece la obligación de indicar en los estatutos de la Sociedad Concesionaria que sus accionistas deberán *“proporcionar a la Sociedad Concesionaria información acerca de las Personas Relacionadas para efectos de supervisar el íntegro y oportuno cumplimiento a las condiciones de competencia fijadas”*¹⁰³. Asimismo, se incluye la obligación de establecer en dichos estatutos que *“cualquier accionista o conjunto de accionistas, incluyendo sus respectivas Personas Relacionadas, que supere los umbrales de participación permitidos por las reglas de integración vertical y horizontal establecidas en el Informe, y sus futuras modificaciones sobre la materia, deberán informar a EPV tan pronto ello ocurra, y enajenar dentro de 6 (seis) meses ese exceso de participación, o bien desvincularse de la manera que tales accionistas acuerden en los pactos que celebren, otorgándose, en todo caso, poder irrevocable al Directorio de la concesionaria para proceder a esa enajenación, por medio de*

¹⁰⁰ Ídem.

¹⁰¹ Bases de Licitación, sección 3.9.

¹⁰² Bases de Licitación, sección 1.

¹⁰³ Bases de Licitación, sección 3.2.6.

una Bolsa de Valores, si pasados 45 (cuarenta y cinco) días desde que venció el plazo indicado, este exceso no fuere enajenado”¹⁰⁴.

Junto a lo anterior, se establece que el concesionario *“sólo podrá establecer el pago de premios por servicios expeditos u otorgar descuentos de las Tarifas en base a criterios objetivos – es decir, basados en costos– y no discriminatorios”¹⁰⁵*. Cualquier acuerdo particular entre el concesionario y un determinado usuario que establezca precios o condiciones más favorables que las publicadas debe ser incorporado a las tarifas vigentes y públicas¹⁰⁶. Lo anterior, con miras a garantizar que todos los usuarios que se encuentren en una misma situación puedan acceder a estos premios y descuentos.

Por lo demás, las Bases de Licitación establecen que *“[l]os premios o descuentos que consideren las Tarifas registradas serán objetivos, no discriminatorios y no podrán quedar sujetos a exclusividad de servicios referidos, ni referidos a carga transferida o metas cumplidas respecto de otros terminales, así como tampoco ventas atadas de Servicios Especiales y Básicos”¹⁰⁷*.

Por su parte, el Reglamento de Uso de Frentes de Atraque de Empresa Portuaria Valparaíso (**“RUFA”**) establece que esta empresa estatal *“velará por el funcionamiento armónico del conjunto de frentes de atraque del puerto, tomando en cuenta la infraestructura disponible y su operación eficiente”¹⁰⁸*. Adicionalmente, EPV deberá elaborar y supervisar el cumplimiento de las normas de control y coordinación del recinto portuario, buscando lograr un desarrollo armónico y sustentable en el largo plazo, y un uso eficiente y no discriminatorio de la infraestructura disponible¹⁰⁹.

Junto a lo anterior, señala el RUFA que EPV deberá procurar que las normas y procedimientos que se establezcan en el Reglamento y en los Manuales se orienten a otorgar a los usuarios de Puerto Valparaíso un trato no discriminatorio, así como un *“desarrollo armónico y sustentable en el largo plazo de los frentes de atraque, así como un uso eficiente y no discriminatorio de ellos, de manera de satisfacer las necesidades de atención requeridas por los usuarios del puerto en forma oportuna y expedita”¹¹⁰*.

¹⁰⁴ Bases de Licitación, sección 3.2.6.

¹⁰⁵ Bases de Licitación, sección 3.11.1.

¹⁰⁶ Bases de Licitación, sección 3.11.3.

¹⁰⁷ Bases de Licitación, sección 3.11.3.

¹⁰⁸ RUFA, artículo 2.

¹⁰⁹ RUFA, artículo 5.

¹¹⁰ RUFA, artículo 5.

Todos los resguardos anteriores son además de aquellos resguardos conductuales establecidos en el Reglamento de Licitaciones y Ley de Puertos plenamente aplicables a la licitación objeto de la presente Solicitud.

Tal como se aprecia, se propone un proceso de licitación idéntico el ejecutado bajo las reglas del Informe N°20/2021 de este H. Tribunal.

POR TANTO, de conformidad con los antecedentes expuestos y lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de Ley N°19.542; artículos 18 N°7 y 31 del DL 211; en el Reglamento de Licitaciones Portuarias; en el RUFA; y, en las demás normas legales o reglamentarias aplicables:

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE PIDO:

Que, en ejercicio de sus atribuciones, emita informe respecto a las condiciones de licitación y concesión del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso, bajo las condiciones y resguardos señalados.

PRIMER OTROSÍ: Solicito respetuosamente al H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos que constituyen antecedentes complementarios del informe solicitado:

- Copia del borrador de las Bases de Licitación del Terminal N°2 del Puerto de Valparaíso, junto con sus anexos y memoria explicativa.

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PIDO: Tener por acompañados los documentos individualizados.

SEGUNDO OTROSÍ: Solicito respetuosamente al H. Tribunal tener a la vista informe económico “Análisis económico de las condiciones de licitación de los terminales 1 y 2 de Puerto Valparaíso” de noviembre de 2024, elaborado por Econsult Capital y acompañado por esta parte a folio 3 del Rol NC-542-2024 del H. Tribunal.

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PIDO: Tener a la vista el informe económico individualizado.

TERCER OTROSÍ: Que, por este acto, solicito al H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a Empresa Portuaria Valparaíso consta en la reducción a escritura pública del acta de sesión de directorio, Repertorio N°1.136/2024, otorgada ante el Notario Público Interino don Pablo Javier Contreras Guerrero, de la Cuarta Notaría de Valparaíso, con fecha 9 de mayo de 2024, y que se acompaña a esta presentación, junto con el respectivo certificado de vigencia.

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PIDO: Tener presente mi personería.

CUARTO OTROSÍ: Al H. Tribunal solicito tener presente que, vengo en designar como abogados patrocinantes y conferir poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión María José Henríquez Gutiérrez, cédula de identidad N°9.908.495-2, Guillermo Crovari Torres, cédula de identidad N°14.282.835-9 y Gonzalo Cordero Arce, cédula nacional de identidad N°12.231.808-7; y conferir poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión, Diego Schaerer Bascuñán, cédula de identidad N°17.698.038-9, Vicente Fleischmann Wigodski, cédula de identidad N°19.892.146-7 y Patricio Ignacio Salinas Zúñiga, cédula de identidad 19.323.690-1, todos domiciliados en Av. Isidora Goyenechea N°3477, piso 19, comuna de Las Condes, Santiago, quienes podrán actuar conjunta o separadamente de forma indistinta, y que firman en señal de aceptación.

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PIDO: Tener presente la designación de abogados patrocinantes y apoderados.

QUINTO OTROSÍ: Para los efectos previstos en el inciso 5° del artículo 21 del DL 211 y el artículo 49 del Código de Procedimiento Civil, solicito tener presentes las siguientes direcciones de correo electrónico para efectos de notificación:

- 1) Guillermo Crovari Torres: gcrovari@puertovalparaiso.cl;
- 2) María José Henríquez Gutiérrez: mjhenriquez@moralesybesa.cl;

- 3) Gonzalo Cordero Arce: gcordero@moralesybesa.cl;
- 4) Vicente Fleischmann Wigodski: vfleischmann@moralesybesa.cl;
- 5) Diego Schaerer Bascuñán: dschaerer@moralesybesa.cl;
- 6) Patricio Salinas Zúñiga: psalinas@moralesybesa.cl.

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PIDO: Tener presente los correos electrónicos indicados.

**María José
Henríquez
Gutiérrez**
Firmado digitalmente por
María José Henríquez
Gutiérrez
Fecha: 2025.05.30
09:22:09 -04'00'

**Gonzalo
Alfredo
Cordero Arce**
Firmado digitalmente
por Gonzalo Alfredo
Cordero Arce
Fecha: 2025.05.30
09:23:24 -04'00'

**Diego
Schaerer
Bascuñan**
Firmado digitalmente
por Diego Schaerer
Bascuñan
Fecha: 2025.05.30
09:24:04 -04'00'

**VICENTE ELIAS
FLEISCHMAN
N WIGODSKI**
Firmado digitalmente por
VICENTE ELIAS
FLEISCHMANN WIGODSKI
Fecha: 2025.05.30
09:24:42 -04'00'

**Patricio
ignacio
Salinas Zúñiga**
Firmado digitalmente
por Patricio ignacio
Salinas Zúñiga
Fecha: 2025.05.30
09:28:37 -04'00'

Digitally signed by:
Guillermo Cravari
e-certchile

Digitally signed by:
Francisco González Costa
e-certchile