En lo principal: Solicitan informe respecto de las condiciones de competencia de la licitación de los Terminales N°1 y N°2 del Puerto de Iquique. **Primer Otrosí**: Acompañan documentos. **Segundo Otrosí:** Personería. **Tercer Otrosí**: Patrocinio y poder. **Cuarto Otrosí**: Se tengan presente correos electrónicos.

H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia

Julio Pellegrini Vial, Pedro Rencoret Gutiérrez y María Jesús Cifuentes Acevedo, abogados, en representación convencional de **Empresa Portuaria Iquique** ("*EPI*" o la "*Empresa*"), empresa autónoma del Estado, cuyo objeto es la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Iquique, RUT 76.237.019-0, domiciliada en Av. Jorge Barrera 62, comuna y ciudad de Iquique, al H. Tribunal respetuosamente decimos:

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 14 y 23 de la Ley N°19.542 que Moderniza el Sector Portuario Estatal la ("*Ley 19.542*" o "*Ley de Puertos*"); el Decreto Supremo N°104 de 1998 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ("*MTT*" o "*Ministerio*") que Establece Normas y Procedimientos que Regulan los Procesos de Licitación a que se Refiere el Artículo 7º de la Ley Nº19.542 ("*Reglamento de Licitaciones*"); y en los artículos 18 N°7 y 31 del Decreto Ley N°211 ("*DL 211*"), solicitamos al H. Tribunal emitir un informe que fije las condiciones de competencia aplicables a la licitación y concesión de los terminales del Puerto de Iquique ("*Puerto*").

En concreto, solicitamos al H. Tribunal emitir un informe que fije las condiciones en que debe realizarse la concesión de los Frentes de Atraque del Puerto, en los términos expuestos en esta presentación o, en subsidio, en la forma que mejor se ajuste a las normas de la libre competencia.

Para efectos de orden, nuestra presentación se estructura de acuerdo con la siguiente tabla de contenidos:

PRIMERO. RESUMEN EJECUTIVO **3**
SEGUNDO. ANTECEDENTES GENERALES **5**
I. LA EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE 5
A. Ubicación del Puerto de Iquique *5*
B. Infraestructura Portuaria *6*
C. Estructura de operación del Puerto de Iquique *9*
II. PROCEDENCIA DE LA SOLICITUD 10

TERCERO. EL MERCADO RELEVANTE 11

I. MERCADO RELEVANTE DEL PRODUCTO 11
A. Características de la infraestructura portuaria que será licitada 11
B. Tipo de servicio que será prestado 12
C. Tipos de carga transferidos 12
D. Nave de diseño 13
II. MERCADO RELEVANTE GEOGRÁFICO 15
III. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE 18
IV. CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL MERCADO RELEVANTE 18
A. Competencia intraportuaria 19
B. Competencia extraportuaria 20
C. Condiciones de ingreso al mercado 27

CUARTO. EL PROYECTO DE LICITACIÓN PROPUESTO 29

I. ANTECEDENTES QUE JUSTIFICAN EL DISEÑO DE LA LICITACIÓN QUE SE PROPONE 29
A. Aumento de capacidad frente a proyecciones de demanda 29
B. Necesidad de fomentar la competencia por la cancha 32
II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO 34

QUINTO. ANÁLISIS COMPETITIVO DEL PROYECTO DE LICITACIÓN PROPUESTO 37

I. ADJUDICAR AMBOS TERMINALES A UN MISMO CONCESIONARIO PRODUCE BENEFICIOS PARA LA LIBRE COMPETENCIA 37
A. Subatividad de los costos y economías de escala 37
B. Economías de densidad 37
C. Sostenibilidad financiera y competencia ex ante 38
D. La evidencia sugiere que la competencia intra portuaria no es eficiente 38
II. RESGUARDOS DE LA COMPETENCIA EN LA LICITACIÓN 39
A. Modalidad de Licitación 39
B. Pagos del concesionario a EPI 44
C. Exigencias de experiencia y patrimonio mínimos 45
D. Otros resguardos 45
III. RESGUARDOS PARA LA PROVISIÓN COMPETITIVA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS 47
A. Acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios 47
B. Mecanismo contractual de solución de conflictos con terceros 48
C. Obligaciones en relación con las tarifas 48
D. Normas de calidad 50
E. Reglas de asignación de capacidad y atención eficiente de las naves y carga 50
F. Deberes de transparencia e información 51
G. Modificaciones del Contrato de Concesión 51
IV. RESGUARDOS ESTRUCTURALES 52
A. Restricciones a la integración vertical 52
B. Restricciones a la integración horizontal 56

PRIMERO.
RESUMEN EJECUTIVO

1. Conforme al artículo 1° de la Ley N°19.542, EPI opera el Puerto de Iquique, en la Región de Tarapacá. El Puerto consta de dos terminales: el **Terminal o Frente de Atraque N°1**, también denominado "*Molo*" o "*Molo de Abrigo*" donde se ubican los sitios de atraque 1 y 2; y el **Terminal o Frente de Atraque N°2**, también denominado "*Espigón*", donde se encuentran los sitios 3 y 4. Además, tiene diversas zonas de apoyo, patios de contenedores y una zona interna de tránsito.

Ilustración 1:
Imagen Puerto de Iquique



Fuente: *Plan Maestro EPI 2025.*

El Terminal N°1 es operado por EPI en esquema multioperador. El Terminal N°2 se encuentra concesionado a la empresa Iquique Terminal Internacional ("*ITI*")[1].

2. Dado que la concesión otorgada a ITI termina en junio de 2030, el directorio de EPI decidió llamar a una licitación pública para adjudicar la operación de ambos Frentes de Atraque a un concesionario.

La concesión conjunta de ambos Terminales permitirá al Puerto de Iquique alcanzar una serie de eficiencias que, adoptando los resguardos adecuados contemplados en el borrador de Bases de Licitación (en adelante, "*Bases*") que se acompañan en esta presentación, permitirá prestar los servicios del Puerto de manera más competitiva, óptima y a menores costos, principalmente por las economías de escala.

[1] De acuerdo con lo dispuesto en el artículo 23 de la Ley de Puertos, el esquema multioperador significa que las labores de movilización de carga en los frentes de atraque, sus extensiones o mejoramientos son desarrollados por empresas diferentes. En cambio, en el esquema monooperador, estas labores son desarrolladas por una sola empresa.

Así lo demuestra tanto la experiencia de EPI, los análisis económicos efectuados por expertos independientes, y las proyecciones de demanda, las que indican que la transferencia de carga aumentará de manera relevante, atendidos los diversos cambios que se producirán en el corto, mediano y largo plazo.

1. A diferencia de las condiciones de mercado analizadas por el H. Tribunal en su Informe N°10/2014, hoy el Puerto de Iquique enfrenta una importante presión competitiva del Puerto de Arica, e incluso de los puertos peruanos de Ilo y Matarani, en la transferencia de carga contenedorizada desde y hacia Bolivia.

Por lo tanto, las ganancias en eficiencia derivadas del esquema de operación conjunta de ambos frentes no sólo permitirán que el Puerto sea capaz de asumir de manera óptima el incremento de la demanda que se proyecta para los siguientes 30 años, sino también contar con infraestructuras modernas y adaptadas a las nuevas necesidades del transporte marítimo, para no perder competitividad frente a los otros puertos de la macrozona norte.

3. Las eficiencias derivadas de esta modalidad de licitación permitirán bajar los costos, lo que beneficiará no sólo a los usuarios de transferencia de carga contenedorizada, sino también a los clientes cautivos del Puerto (importadores de la Zona Franca de Iquique—ZOFRI).

4. Adicionalmente, se contempla que el contrato de concesión tenga cierta flexibilidad para adaptarse a la proyección de demanda, atendido su natural componente de incertidumbre. Por ello, se plantea que la concesión tenga una duración inicial de 20 años, pero sujeta a una extensión de plazo de otros 10 años si el concesionario acepta desarrollar ciertas obras opcionales necesarias para enfrentar los mayores requerimientos de demanda proyectados.

5. Este diseño de licitación se encuentra justificado económicamente y contempla todas aquellas medidas que permiten implementar un marco regulatorio que proteja el acceso igualitario a los servicios por parte de los usuarios y asegure la sostenibilidad financiera de la concesión a largo plazo. De esta manera, las Bases de Licitación buscan un equilibrio entre, por una parte, la calidad y precio de los servicios de cara a los usuarios y, por otra, la sostenibilidad financiera y el valor agregado del proyecto que permita aumentar el número de interesados y asegurar la competencia *ex ante* o "*por la cancha*".

SEGUNDO.
ANTECEDENTES GENERALES

I. LA EMPRESA PORTUARIA IQUIQUE

EPI es una empresa del Estado, con patrimonio propio y duración indefinida, creada mediante la Ley N°19.542 y que tiene como objeto la administración, explotación, desarrollo y conservación del Puerto de Iquique y sus terminales, así como de los bienes que posea a cualquier título, incluidas todas las actividades conexas al ámbito portuario indispensables para su debido desempeño.

A. Ubicación del Puerto de Iquique

El Puerto de Iquique se encuentra construido sobre una isla unida a tierra (antes llamada Isla Serrano), que se ubica en la Región de Tarapacá, Provincia de Iquique, comuna y ciudad del mismo nombre. La provincia de Iquique limita al norte y al este con la provincia del Tamarugal (de la misma región), al sur con la provincia de Tocopilla (región de Antofagasta) y al oeste con el océano Pacífico.

Su conveniente ubicación geográfica, en el centro de Sudamérica y frente al Océano Pacífico, convierte al Puerto de Iquique en una puerta de entrada y salida natural desde y hacia otros continentes. A través de este puerto se transfieren productos y materias primas que se producen en el Cono Central de Sudamérica y se direccionan a la costa Asia-Pacífico y a la costa oeste de América. A su vez, transitan por el Puerto de Iquique los productos que provienen de esos lugares hacia Sudamérica.

Su posición geoestratégica ha sido un factor determinante en el crecimiento demográfico sostenido de la región, así como en el establecimiento progresivo de actividades industriales y comerciales, lo que ha generado condiciones propicias para su desarrollo económico y logístico a escala nacional e internacional.

Además, su emplazamiento le permite aumentar sus áreas operacionales a través de rellenos sin afectar a la ciudad, al contrario de como ocurre en otros puertos que se ven restringidos en su desarrollo físico por el crecimiento natural de sus ciudades.

El recinto portuario del Puerto de Iquique se compone de una porción de superficie terrestre y otra más extensa de mar, ambas circunscritas dentro de un polígono cuyas coordinadas geodésicas fueron formalmente aprobadas por el MTT mediante el

Decreto N°135 de fecha 13 de agosto de 2012, que modifica el recinto portuario del Puerto de Iquique, fija sus nuevos límites y deroga el Decreto N°41 de 1998, N°45 de 1999, N°107 de 2000 y N°86 de 2005.

El siguiente mapa muestra gráficamente el polígono que forma el Puerto:

Ilustración 2:
Recinto Portuario área terrestre y marítima



Fuente: *Plan Maestro EPI 2025.*

Todas las áreas terrestres, incluidos los terrenos ganados al mar mediante rellenos del borde costero, son de propiedad de EPI y su dominio está inscrito en el Conservador de Bienes Raíces de Iquique. Las áreas marítimas, por su parte, son bienes nacionales de uso público, a las que no les aplica el régimen de concesiones marítimas[2]. Esto significa que, en la parte marítima del recinto portuario, cuya dimensión es de 392,15 hectáreas, le corresponde a EPI la facultad de administrar su uso, incluidas las porciones de agua y el fondo de mar correspondiente.

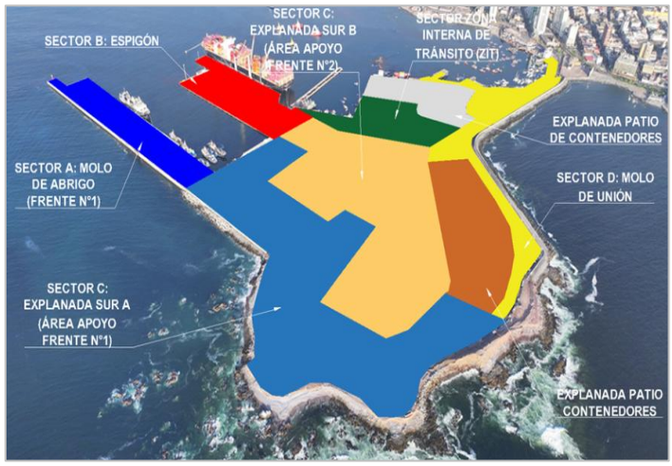
B. Infraestructura Portuaria

El Puerto de Iquique está conformado por dos frentes de atraque multipropósito, es decir, habilitados para la transferencia de cargas en formato de contenedores, graneles sólidos y líquidos, carga automotora y fraccionada, así como también para la transferencia de pasajeros de cruceros. Para ello, cuenta con diversas áreas de

[2] El D.F.L. Nº1, de 1998, del MTT, artículo 2º: *"En los recintos portuarios que administran las empresas creadas por la ley Nº19.542 no será aplicable el régimen de concesiones marítimas establecido en el D.F.L. Nº340 de 1960 y su Reglamento, ambos del Ministerio de Defensa Nacional"*.

apoyo, patios de contenedores y una zona interna de tránsito. La siguiente figura muestra los distintos sectores que forman parte del Puerto.

Ilustración 3
Sectorización del recinto portuario del Puerto de Iquique



Fuente: Plan Maestro EPI 2025.

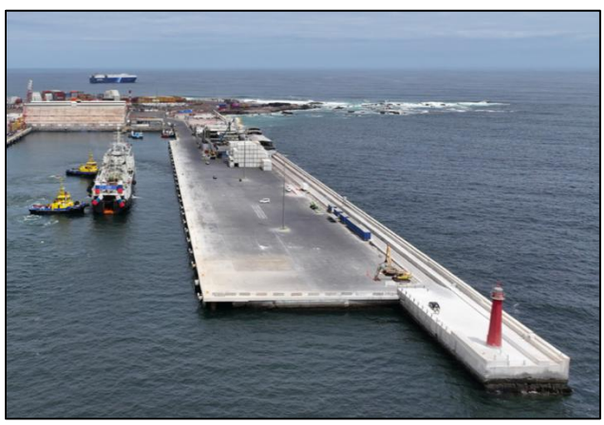
Como se observa en la imagen, en la actualidad el Puerto se divide administrativamente en los siguientes sectores:

(i) Sector A: Terminal o Frente de Atraque N°1, también denominado "*Molo*" o "*Molo de Abrigo*"

El Molo de Abrigo comprende los sitios 1 y 2, con una longitud total de 403 metros para naves comerciales y 123 metros adicionales para naves pesqueras.

El terminal posee estructuras con características antisísmicas, con un calado autorizado de 11,40 metros, y capacidad de soportar equipos de alto tonelaje, como grúas móviles o del tipo pórtico, lo que lo hace óptimo para su expansión.

Ilustración 4:
Terminal N°1 Molo



(ii) Sector B: Terminal o Frente de Atraque N°2, también denominado "*Espigón*"

El Frente N°2 comprende los sitios 3 y 4. El sitio 3 tiene una longitud de 330 metros de largo y 100 metros de ancho, y un calado autorizado de 9,30 metros. Este sitio tiene reforzamiento antisísmico por medio de anclajes postensados que fueron instalados por el concesionario el año 2011. El sitio 4 tiene una longitud total de 294 metros y está constituido por un muelle semitransparente de 30 metros de ancho, con pilotes de acero hincados al fondo marino. Este sitio de atraque cuenta con un calado autorizado de 11,4 metros.

Actualmente, el Frente N°2 se encuentra equipado con 6 grúas móviles y 11 equipos portacontenedores de patio ("*RT*" o "*reachstacker*").

(iii) Sector C: Explanada Sur (áreas de apoyo)

Esta explanada está compuesta por todas las áreas de respaldo inmediatas al Molo de Abrigo, las restantes superficies de la ex Isla Serrano y terrenos ganados al mar mediante rellenos compactados y protegidos con obras de protección costera a través de escolleras rocosas. Se identifican la Explanada Sur A y Explanada Sur B como áreas de apoyo de los Frentes de Atraque N°1 y N°2, respectivamente).

(iv) Sector D: Molo de Unión

El Molo de Unión tiene una extensión de 500 metros de largo y une la ex Isla Serrano con la costa de la ciudad de Iquique. En esta área se emplaza, entre otras instalaciones, el edificio institucional de Empresa Portuaria Iquique.

(v) Zona Interna de Tránsito ("*ZIT*")

La ZIT es una zona de apoyo que totaliza unos 5.000 m², principalmente enfocada al estacionamiento de camiones para la reducción de la congestión.

(vi) Explanadas Patio de contenedores

Corresponden a los depósitos de contenedores concesionados a Sitrans y Maersk (Ex Contopsa), las que totalizan 6,64 hectáreas dentro del recinto portuario, pero fuera de la zona primaria aduanera, la cual sirve como apoyo para el depósito de contenedores vacíos.

C. Estructura de operación del Puerto de Iquique

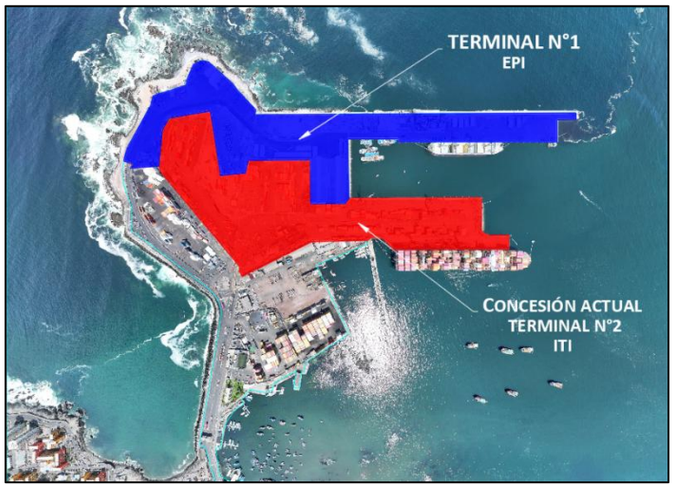
Conforme al artículo 7 de la Ley de Puertos, las empresas portuarias pueden realizar su objeto directamente o a través de terceros. Sin embargo, si lo hacen a través de terceros se deberá realizar previamente un proceso de licitación pública.

Además, según el artículo 23 de la misma Ley, las labores de movilización de carga pueden ser sometidas a un esquema de *multioperador* o someterse a un esquema de *monooperador*, concesionado de la manera que establece la Ley.

El Puerto de Iquique actualmente se organiza en dos partes. El Terminal N°1 es operado directamente por EPI en esquema de multioperador desde su establecimiento, lo cual determina que esté sumamente subutilizado y que no ha explotado el potencial que puede alcanzar ni se han desarrollado las inversiones que permitirían que reciba naves de mayor tamaño. En 2014 EPI intentó concesionarlo, pero no pudo hacerlo debido a los daños sufridos a consecuencia del fuerte terremoto que afectó a la zona.

En cambio, el Terminal N°2 se entregó en concesión a ITI el año 2000 por 30 años (es decir, expira en 2030), en esquema monooperador y tiene hoy un alto nivel de uso.

Ilustración 5:
Operación actual del Puerto de Iquique



Dado que se aproxima el término de la concesión existente, EPI diseñó un proyecto de licitación para mantener la continuidad de la prestación de los servicios de manera eficiente y competitiva.

II. PROCEDENCIA DE LA SOLICITUD

De acuerdo con lo establecido en la Ley N°19.542, las empresas portuarias estatales deben solicitar un informe al H. Tribunal para que fije las condiciones de competencia que deben regir la licitación pública de los frentes de atraque en dos casos: (*i*) cuando no exista en la región otro frente de atraque capaz de atender la nave de diseño del frente objeto de la concesión portuaria (inciso 2° del artículo 14); y, (*ii*) cuando el directorio opte por implementar un esquema monooperador y no exista en la región otro frente de atraque estatal multioperado capaz de atender la nave de diseño del frente de atraque licitado (inciso 2° del artículo 23).

La nave de diseño considerada para la concesión es un *ULCV*. Así, la concesión conjunta de ambos terminales significará que no existirá otro frente de atraque de uso público en la Región de Tarapacá para atender este tipo de naves, por lo que se requiere el referido informe según el artículo 14 inciso 2°. Adicionalmente, se contempla que los frentes operen en esquema monooperador.

Por lo tanto, el informe del H. Tribunal es necesario para realizar la licitación pública considerando ambas hipótesis establecidas en la ley.

TERCERO.
EL MERCADO RELEVANTE

Este H. Tribunal ha sostenido que, para determinar un mercado relevante en materia de licitaciones de frentes de atraque estatal, deben observarse los siguientes elementos: desde la perspectiva del producto, (*i*) las características de la infraestructura portuaria que será licitada; (*ii*) el tipo de servicio que será prestado; y (*iii*) los tipos de carga que se transfieren; (*iv*) y la nave de diseño; y, desde el punto de vista geográfico, (*v*) la zona o área geográfica de influencia (*hinterland*)[3].

I. MERCADO RELEVANTE DEL PRODUCTO

A. Características de la infraestructura portuaria que será licitada

En virtud de lo dispuesto en el artículo 3 de la Ley de Puertos, los frentes de atraque licitados serán puertos públicos de uso público, que deberán prestar servicios de forma continua, permanente y no discriminatoria.

Al ser el Puerto de Iquique de carácter público, solo deberán ser considerados dentro del mercado relevante otros frentes de atraque que sean de libre acceso, es decir, todos aquellos que, siendo públicos o privados, ofrecen servicios a terceros. Por el contrario, se deben excluir los frentes de atraque de privados que solo prestan servicios a sus empresas relacionadas.

Por ende, según ha indicado previamente este H. Tribunal, el mercado relevante debe incluir todos los frentes de atraque *de uso público*, sin distinguir entre aquellos de propiedad pública o privada, que estén localizados dentro del mercado relevante geográfico[4]. Desde ya anticipamos que, para el caso de Iquique, es posible definir distintas hipótesis de mercado relevante geográfico, determinadas según la existencia de otros frentes de atraque de uso público que sean sustitutos del Puerto según el tipo de carga transferida, según se explica *infra* (sección II siguiente).

En cualquier caso, desde el punto de vista del producto, se excluyen los demás puertos de la región de Tarapacá tales como Patache (de Compañía Minera Doña Inés de Collahuasi, y que sirve exclusivamente a la minera o sus relacionadas) o

[3] TDLC, Informe N°25/2022, §15. Ver también Informes N°9/2013, N°11/2014, N°18/2020, N°20/2021, N°21/2022 y N°22/2022.
[4] TDLC, Informes N°10/14, §21. Ver también Informes N°11/2014, N°18/2020, y N°23/2022.

Patillos (de propiedad y uso de Sociedad Punta de Lobos S.A.), pues son puertos privados no abiertos al público.

B. <u>Tipo de servicio que será prestado</u>

Según se ha establecido en decisiones previas de este H. Tribunal, el mercado relevante estaría constituido únicamente por los ***servicios básicos*** que serán prestados por el concesionario.

Los servicios básicos son "*todos aquellos que, por las particulares condiciones de las áreas e infraestructuras objeto de la concesión, no tienen la posibilidad de ser provistos de manera alternativa en dicho frente de atraque por parte de empresas distintas e independientes del Concesionario*"[5]. Estos se distinguen de los ***servicios especiales***, que son aquellos que "*pueden ser prestados por empresas distintas e independientes del Concesionario y para cuya provisión no es necesaria la infraestructura que se entrega en Concesión por medio de la licitación*"[6].

Pues bien, en este caso, los <u>servicios básicos</u> son los siguientes: uso de muelle, transferencia de carga de contenedores (refrigerada y no refrigerada), transferencia de carga fraccionada, transferencia de graneles (sólidos y líquidos), transferencia de carga rodante (por ejemplo vehículos) y transferencia de pasajeros. Ello, en razón de que ninguno de estos servicios puede ser prestado por terceros dentro del Área de Concesión.

Por lo tanto, el mercado relevante del producto abarca todos aquellos puertos que presten los mismos servicios básicos que los terminales del Puerto de Iquique (y que cumplan también con las otras condiciones señaladas en esta sección I).

C. <u>Tipos de carga transferidos</u>

Otro factor para considerar al definir el mercado relevante es el tipo de carga que se transfiere en el recinto portuario, pues generalmente no existe sustituibilidad entre los servicios de transferencia de los distintos tipos de carga[7].

En este caso, los tipos de carga transferida en el Puerto de Iquique son los siguientes: (*i*) contenedores refrigerados y no refrigerados; (*ii*) carga fraccionada; (*iii*) carga

[5] TDLC, Informe N°23/2022, p. 19. En el mismo sentido Informes N°25 y N°24.
[6] Id.
[7] TDLC, Informe N°24/2022, §22. En el mismo sentido, Informes N°11/2014 y N°14/2019.

rodante; (*iv*) carga de graneles; y (*v*) la atención de cruceros. Por lo tanto, otros puertos formarán parte del mismo mercado relevante que el Puerto de Iquique en la medida que los tipos de carga que transfieran sean los ya señalados.

Esta segmentación no sólo complejiza el análisis del mercado relevante del producto, sino también su componente geográfico, ya que existen distintos niveles de sustituibilidad para cada categoría, como se explica en la sección II siguiente.

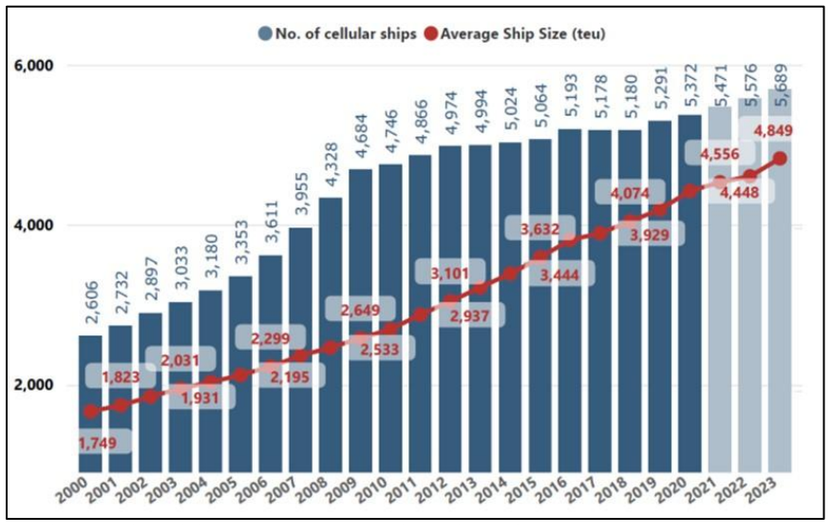
D. Nave de diseño[8]

También se puede distinguir según el tamaño de las naves que puedan ser atendidas en los frentes de atraque licitados. Para ello se debe considerar los frentes de atraque que: (*i*) sean capaces de atender la nave de diseño del proyecto de licitación del frente de atraque licitado; (*ii*) puedan atender a las naves que actualmente hacen uso del frente de atraque; y (*iii*) aquellos que tengan posibilidad de expandirse para atender a la nave de diseño.

En el caso de Puerto de Iquique, la nave de diseño del proyecto de licitación es del tipo *Ultra Large Containership Vessel (ULCV)* de hasta 398 metros de eslora, 52 metros de manga y calado de entre 14,5 y 16 metros. Ello, en consideración a la tendencia mundial de crecimiento del tamaño y capacidad de las naves, como muestra la siguiente figura:

[8] La nave de diseño es "*la nave de mayor eslora total, calado máximo y desplazamiento a plena carga que puede operar en un frente de atraque*" (artículo 53 de la Ley).

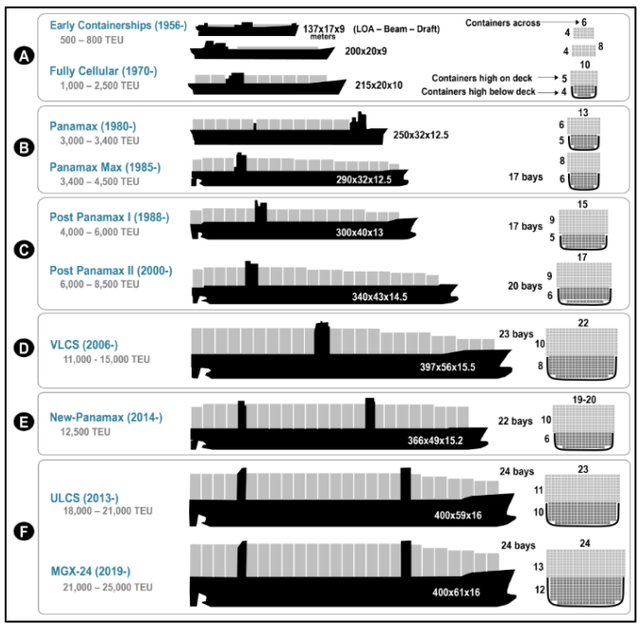
Ilustración 6:
Evolución anual de la cantidad de buques y sus capacidades medias (TEU; 2021, 2022 y 2023 corresponden a proyecciones)



Fuente: *Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO), octubre 2022*[9].

Para graficar lo anterior, en el siguiente esquema se ilustra la evolución en las medidas y capacidad de carga de los barcos cargueros a lo largo de los años:

Ilustración 7:
Evolución de barcos cargueros, según TEU y medidas



Fuente: *The Geography of Transport Systems (2024)*[10].

[9] Centro de Estudios del Transporte para el Mediterráneo Occidental (CETMO), "La evolución del transporte marítimo en el Mediterráneo en una era de disrupciones" *CETMO*, 26 de octubre de 2022, autores Jordi Torrent y Maite Roman (consultado el 27 de febrero de 2026).
[10] Rodrigue, J-P (2024), *The Geography of Transport Systems*, Sixth Ed., New York: Routledge, Cap. 5.4.

Actualmente, el Puerto de Iquique no tiene la infraestructura suficiente para atender naves de este tamaño. Por ello, uno de los objetivos de la licitación es que el nuevo concesionario pueda expandir la infraestructura portuaria, particularmente el Sitio 1 del Terminal N°1, para así poder atender la nave de diseño.

II. MERCADO RELEVANTE GEOGRÁFICO

Para determinar si dos puertos se encuentran en un mismo mercado geográfico, es necesario revisar su "*hinterland*", es decir, el área de influencia geográfica que tiene un determinado puerto. Para ello, se examinan las distancias entre el puerto y los respectivos centros de consumo, más que la distancia entre puertos[11].

Tal como se anticipó, en este caso el mercado relevante geográfico presenta una naturaleza dual: para el segmento de carga local (Región de Tarapacá y usuarios del sistema franco), el mercado se circunscribe exclusivamente al Puerto de Iquique. Sin embargo, para la carga en tránsito internacional, el mercado geográfico abarca la macrozona andina, conformando un espacio logístico disputable donde los terminales del norte de Chile y el sur peruano operan como sustitutos efectivos.

Así lo confirma el Test del Monopolista Hipotético o *Test SSNIP*, según el cual, un aumento tarifario hipotético del 5% al 10% no desviaría la carga local hacia otros puertos, porque los costos de transporte y logísticos serían demasiado altos. En cambio, si se aplica el mismo test a la carga internacional, es posible advertir que pequeñas variaciones en el precio sí permitirían la sustituibilidad entre el Puerto de Iquique y otros puertos de la zona norte (como Arica e incluso Antofagasta) e incluso puertos del sur de Perú.

En el Informe N°10/2014 de fecha 10 de enero de 2014, el H. Tribunal se pronunció respecto del mercado geográfico o "*hinterland*" respecto del Puerto de Iquique, al establecer las condiciones para la licitación pública del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Iquique (declarada desierta después del terremoto de 2014)[12].

---

[11] TDLC, Informes N°25/2022, N°23/2022, N°22/2022, N°18/2020.

[12] El 6 de mayo de 2013, EPI solicitó al H. Tribunal determinar los términos y condiciones de competencia bajo los cuales se debe llevar a efecto la licitación pública: (i) para la concesión portuaria del Frente de Atraque Nº1 o Molo del Puerto de Iquique; y, (ii) para el desarrollo y operación de un tercer frente de atraque. Sin embargo, la licitación fue declarada desierta, atendidos los graves daños que sufrió el Puerto de Iquique como consecuencia del terremoto que azotó a la región el 1° de abril de 2014 y la necesidad de la inmediata reconstrucción del Terminal N°1.

En esa época, el H. Tribunal descartó que el Puerto de Iquique y el de Arica pudiesen ser sustitutos, atendido que la distancia entre las distintas ciudades de Bolivia y ambos puertos era relevante y, en consecuencia, existía una significativa diferencia en los costos de transporte[13]. Además, descartó la competencia entre ambos puertos por la baja importancia relativa de la transferencia de carga en tránsito hacia y desde Bolivia para el Puerto de Iquique, la cual alcanzaba apenas un 7,7% del total de carga transferida. En cambio, para el Puerto de Arica esta carga correspondía a un 76,6%. En particular, se transferían casi dos millones de toneladas desde Arica, versus cien mil desde Iquique, es decir, 20 veces más[14].

Sin embargo, **el mercado ha tenido importantes cambios en los últimos 12 años**. A diferencia de la situación en 2014, actualmente la carga en tránsito a Bolivia corresponde a un 42,4% del total de la carga transferida por el Puerto de Iquique. De hecho, al comparar las toneladas de carga boliviana transferida por cada puerto se evidencia que la brecha entre ambos ha disminuido significativamente[15-16], tal como se observa en el siguiente cuadro:

Tabla 1:
Importaciones Bolivianas por Puerto (Comparativo 2023-2024)

Vía de Entrada	2023 (Miles de Toneladas)	2024 (Miles de Toneladas)	Variación	Cuota Relativa '24
Arica (TPA)	1.637	1.219	-25,5%	57,6%
Iquique (EPI/ITI)	942	897	-4,8%	42,4%
Total	*2.579*	*2.116*	*-17,9%*	*100%*

Fuente: *Elaboración en base a datos IBCE (2023, 2024)[17].*

Por lo tanto, **resulta evidente que las condiciones de competencia entre los puertos de Arica e Iquique para disputar este tipo de cargas ha cambiado sustancialmente desde el 2014, ya que se ha incrementado notablemente el nivel de sustitución entre ambos**.

[13] Informe N°10/2014, p. 30.
[14] Id, pág. 35.
[15] Memoria Anual 2024 Empresa Portuaria Iquique, pág. 68.
[16] Memoria Anual 2024 Empresa Portuaria Arica, pág. 86.
[17] Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), *Cifras del Comercio Exterior Boliviano 2024: Anuario N° 326*, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia (marzo 2025); e Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), *Boletín Estadístico de Comercio Exterior N° 325: Dinámica de Carga en Tránsito*, Santa Cruz de la Sierra, Bolivia (2025).

Esta circunstancia es relevante, puesto que confirma que el Puerto de Iquique requiere aumentar su eficiencia para poder competir con el de Arica por la carga contenedorizada.

Además, estas eficiencias no sólo favorecerán a los usuarios de ese tipo de carga, sino también a los clientes cautivos del Puerto. En efecto, en el Informe N°10/2014 el H. Tribunal estableció que, si bien dicha competencia se daba respecto de carga extranjera, ella podía tener efectos en el bienestar de los consumidores ubicados en Chile:

> "*Pese a que el foco del análisis que hace este Tribunal sobre las condiciones de competencia en las licitaciones portuarias radica en los efectos en el bienestar de los consumidores ubicados en Chile, la posibilidad que tienen los importadores o exportadores bolivianos de sustituir al Puerto de Iquique por el Puerto de Arica podría incrementar la competencia entre estos puertos para la carga con origen o destino en Chile,* ***lo que podría mejorar la situación de importadores o exportadores nacionales, especialmente si se tiene en consideración que los concesionarios no pueden discriminar entre sus diversos usuarios***"[18].

En consecuencia, considerando los cambios en las condiciones en el mercado, debe considerarse que **el Puerto de Iquique y el de Arica compiten respecto de este tipo de carga y, por lo tanto, forman parte del mismo mercado relevante**.

Adicionalmente, bajo un análisis prospectivo del mercado, hoy existen antecedentes que permiten sostener que el desarrollo del Corredor Bioceánico Vial ("*CBV*") incrementará la competencia entre los puertos de la macrozona norte en los próximos años.

Aunque en el Informe N°25/2022 el H. Tribunal estableció que no existía evidencia relacionada con la implementación e impacto del CBV[19], hoy la situación es distinta. **El 2025 el gobierno lanzó el *Plan de Acción de la Comisión de Alto Nivel del Corredor Bioceánico Vial*,** fijando ejes estratégicos y objetivos definidos para avanzar en su implementación a través de distintos organismos del Estado[20].

De este modo, **actualmente ha aumentado sustantivamente la posibilidad de que en un futuro cercano (abarcado dentro del plazo de la concesión) el Puerto de**

[18] TDLC, Informe N°10/2014, pág. 30.
[19] Informe N°25/2022, p. 34.
[20] Ministerio de Economía, Fomento y Turismo de Chile, **"Plan de Acción del Corredor Bioceánico Vial en Chile"** *Ministerio de Economía, Fomento y Turismo* (consultado el 27 de febrero de 2026).

Iquique enfrente una importante presión competitiva por parte de los otros puertos de la macrozona norte.

Por lo anterior, es posible distinguir geográficamente el mercado relevante según el tipo de carga. Mientras la carga que tiene como destino la ZOFRI y la de graneles presentan un fuerte componente local y se puede considerar "cautiva" del Puerto de Iquique -esto es, un monopolio natural-, es innegable que la carga boliviana y contenedorizada es disputable.

III. DEFINICIÓN DEL MERCADO RELEVANTE

En consideración a todo lo expuesto en esta sección, EPI estima que la definición de mercado relevante para este caso sería la siguiente, sin perjuicio de lo que estime el H. Tribunal de acuerdo con los antecedentes que se aporten al proceso:

La provisión de servicios portuarios básicos ofrecidos por puertos de uso público capaces de atender actualmente naves tipo *Panamax* y que potencialmente puedan atender naves tipo *ULCV*, debiendo distinguir entre tipos de carga.

Para la carga fraccionada, graneles y aquella con destino a ZOFRI, así como para otros servicios portuarios básicos asociados a dichos tipos de carga, la competencia se encuentra acotada a los puertos de uso público ubicados en la Región de Tarapacá.

En el caso de los servicios portuarios básicos relacionados con la carga en contenedores, el mercado relevante incluye al Puerto de Arica como alternativa efectiva para la carga con destino a Bolivia, y potencialmente a los puertos de la Región de Antofagasta (Chile), Ilo y Matarani (Perú), cuyo grado de presión competitiva dependerá de factores específicos de costos y condiciones logísticas.

IV. CONDICIONES DE COMPETENCIA DEL MERCADO RELEVANTE

Habiendo definido el mercado relevante, toca analizar las condiciones de competencia actuales y revisar si el futuro concesionario tendría la posibilidad de ejercer poder de mercado. Para ello, se evaluaron los niveles de competencia existentes, tanto a nivel intraportuario como extraportuario, así como las condiciones de ingreso al mercado relevante.

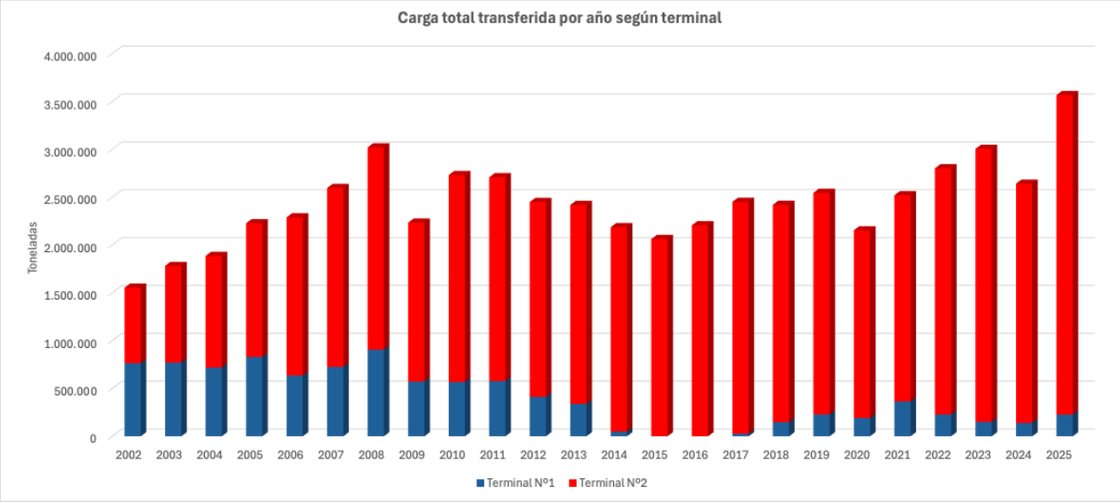
A. Competencia intraportuaria

Existe evidencia empírica de que, a pesar de no existir integración horizontal entre ambos frentes de atraque, actualmente no existe competencia intraportuaria, pues el terminal actualmente multioperado (Terminal N°1) no es capaz de desafiar al concesionario (Terminal N°2). Esto, dado que el primero enfrenta serias restricciones operacionales para atender eficientemente la carga de contenedores, particularmente por la falta de equipamiento y grúas.

Tanto es así que entre el 80%-90% de la carga total del Puerto de Iquique es transferida por el Terminal N°2, tal como se observa en el gráfico siguiente.

Gráfico N°1

Evolución carga transferida en Puerto Iquique por terminal (2002-2025)



Fuente: Elaboración Empresa Portuaria Iquique.

Para el caso de la carga de contenedores, la relevancia del terminal monooperado aumenta significativamente considerando que este tipo de carga representa un 90% de la carga total transferida en el Puerto de Iquique, haciendo aún más evidente la nula competencia que ejerce el terminal multioperado sobre el concesionario.

Es importante destacar además que tampoco existe competencia potencial entre ambos terminales, pues el Terminal N°1 presenta las mejores condiciones para la expansión de infraestructura portuaria, mientras que el Terminal N°2 enfrenta serias limitaciones para esos efectos. En efecto, las importantes obras de rehabilitación ejecutadas en el Terminal N°1 le han otorgado condiciones estructurales y de diseño favorables para su ampliación y para la habilitación de sitios especializados en la transferencia de contenedores.

Por el contrario, el Terminal N°2 cuenta con una infraestructura cuya configuración permite únicamente la operación de grúas móviles, lo que limita su capacidad operacional y se traduce en rendimientos insuficientes para responder a las exigencias actuales y futuras de la industria portuaria.

Adicionalmente, las dimensiones del Sitio 4 del Terminal N°2, destinado a la atención de naves portacontenedores, resultan insuficientes para atender el buque de diseño. Para adaptarlo a las condiciones proyectadas habría que realizar intervenciones de elevada complejidad, tanto desde el punto de vista de la ingeniería como desde la perspectiva ambiental, aumentando exponencialmente los costos.

Sin perjuicio de lo anterior, el Terminal N°2 posee un importante valor estratégico como complemento operacional del Terminal N°1. Su configuración permite atender naves con distintas características, diversificar la oferta de infraestructura y servicios portuarios, y proporcionar capacidad de respaldo frente a escenarios de alta demanda o saturación operativa del terminal principal.

Precisamente por ello EPI considera óptimo licitar a un mismo concesionario ambos terminales, ya que el mayor potencial del Puerto de Iquique se lograría con dos frentes complementarios entre sí y especializados según tipo de carga, de modo de lograr una operación eficiente que impida su eventual obsolescencia.

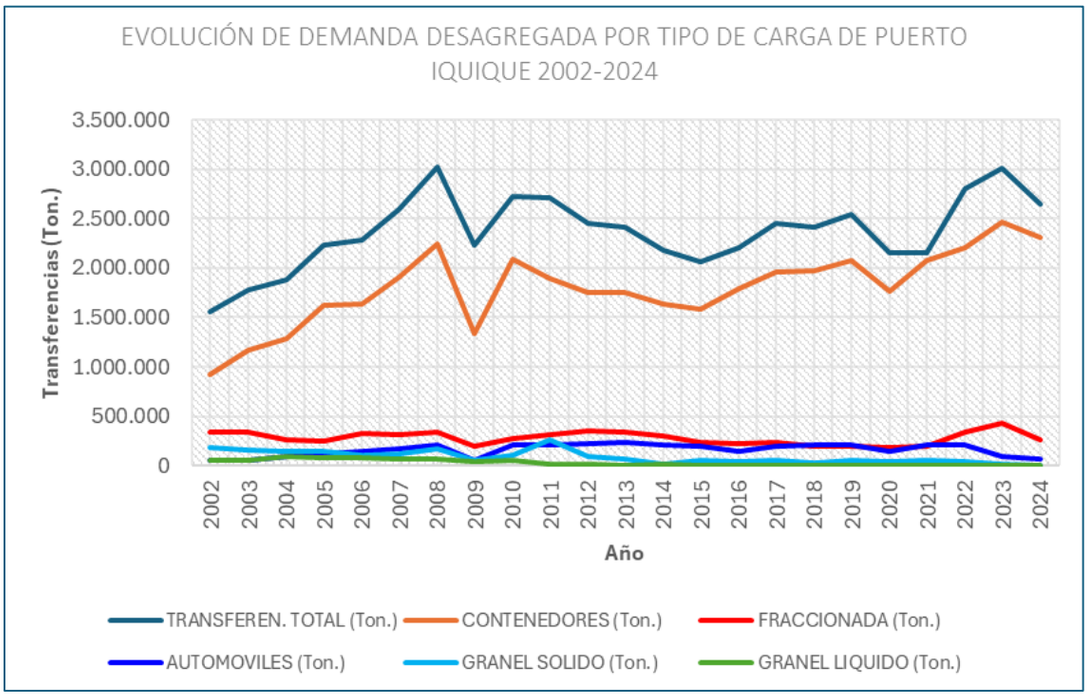
B. Competencia extraportuaria

Por su parte, el Puerto de Iquique sí enfrenta una vigorosa competencia -actual y potencial- de otros puertos de la región, tanto chilenos como peruanos por la carga internacional (con origen o destino en Bolivia), como se detalla a continuación.

1. Carga transferida y participaciones de mercado

Siguiendo las tendencias mundiales, el Puerto de Iquique se ha especializado en la transferencia de carga de contenedores. En efecto, actualmente casi el 90% de la carga transferida corresponde a este tipo, tal como se puede observar en el siguiente gráfico.

Ilustración 8:
Evolución transferencias por tipo de carga en Puerto Iquique (2002-2024)

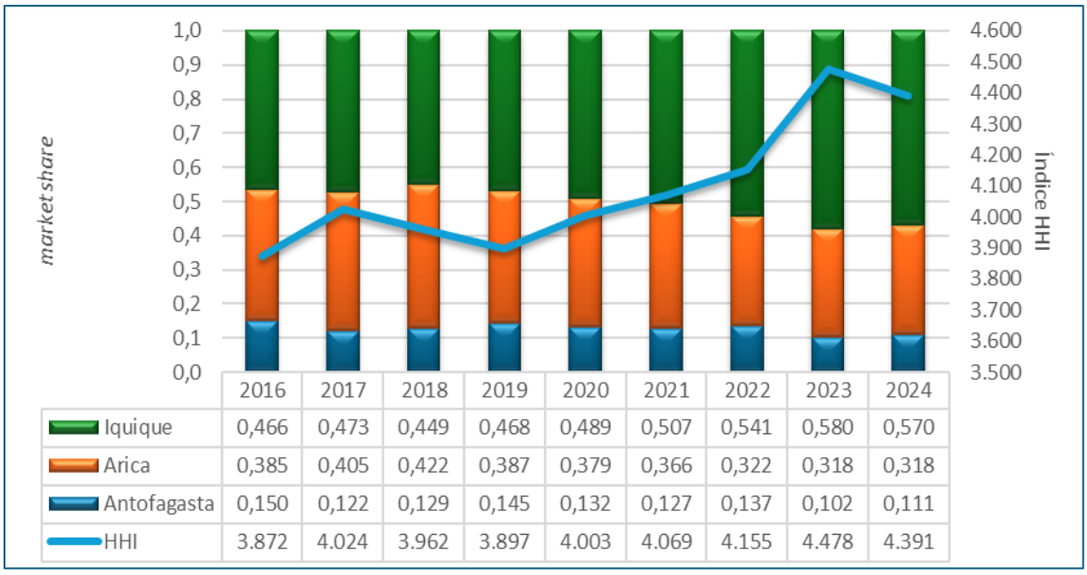


Fuente: *Plan Maestro EPI 2025.*

Siguiendo la tendencia observada, se espera que durante la vigencia de la próxima concesión, la especialización del Puerto de Iquique se mantenga, sin perjuicio de que se continúe prestando servicios de transferencia para carga fraccionada, a granel y de rodados menores de manera complementaria al servicio de transferencia de contenedores.

Conforme con lo anterior, actualmente, Iquique cuenta con una creciente participación en el mercado de transferencia de contenedores, tal como se demuestra en el gráfico que sigue.

Ilustración 9:
Evolución del Market Share Regional de transferencia de contenedores (TEUs, 2016-2024)



	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Iquique	0,466	0,473	0,449	0,468	0,489	0,507	0,541	0,580	0,570
Arica	0,385	0,405	0,422	0,387	0,379	0,366	0,322	0,318	0,318
Antofagasta	0,150	0,122	0,129	0,145	0,132	0,127	0,137	0,102	0,111
HHI	3.872	4.024	3.962	3.897	4.003	4.069	4.155	4.478	4.391

Fuente: *Elaboración en base a fuentes internas.*

Como se puede observar, el Puerto de Iquique se posiciona como el líder de la región para los servicios de transferencia de carga en contenedores.

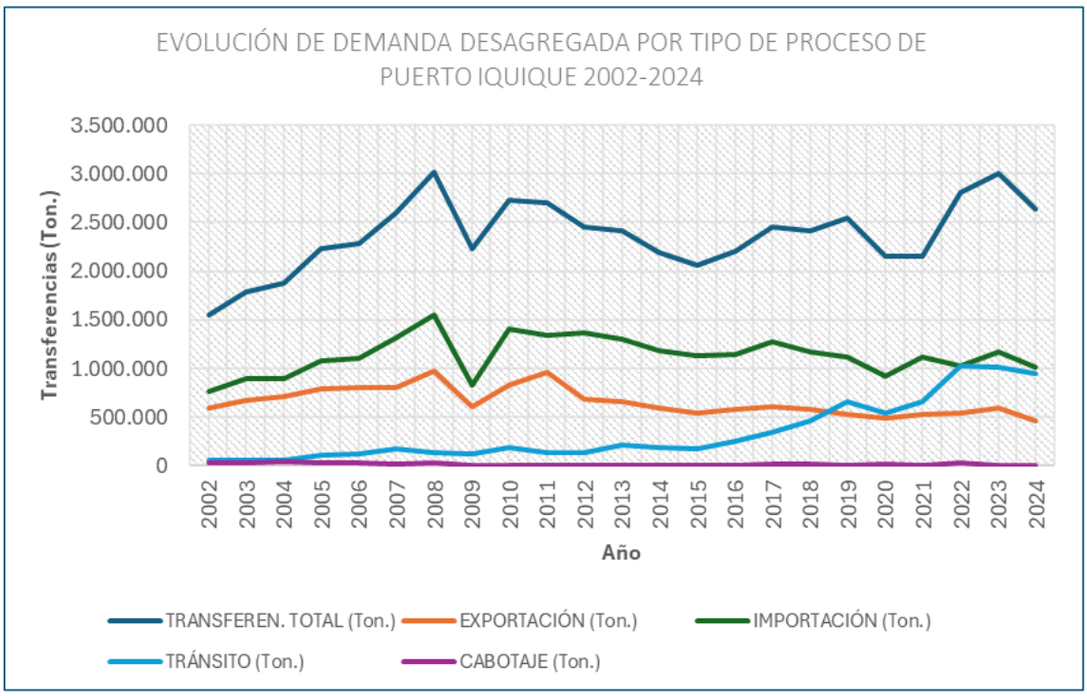
Sin embargo, al revisar los flujos de la carga contenedorizada también se revela una asimetría estructural que condiciona la competitividad futura en este segmento.

En concreto, el Puerto de Iquique opera con un marcado desbalance de flujos, caracterizado por un alto volumen de contenedores vacíos de salida que no generan ingresos por flete. En la práctica, los volúmenes del puerto se sustentan primordialmente en la carga de importación de productos para la ZOFRI y de carga en tránsito a Bolivia, lo que implica volúmenes más altos de carga que ingresa al puerto (importación y tránsito), que aquella que sale (exportación)[21].

[21] Plan Maestro EPI 2025, pág. 119.

Ilustración 10:

Evolución de demanda por tipo de proceso en Puerto Iquique



Fuente: *Plan Maestro EPI 2025.*

Para las navieras, este desbalance implica asumir el costo de llevarse los contenedores vacíos y supone una pérdida en los tiempos de atraque adicional que supone dicha operación.

En economía portuaria existe el concepto de "*generalized cost*" o costo generalizado, que se refiere al costo total que incurren los usuarios al optar por un puerto. Este costo, además de las tarifas cobradas por el servicio, incluye el valor del tiempo que debe permanecer atracado en el sitio y el riesgo o confiabilidad del puerto[22].

De esta manera, para compensar este costo de reposicionamiento (que normalmente requerirá un mayor tiempo de estadía), Iquique está obligado a maximizar su eficiencia, para evitar que el costo generalizado aumente y la carga migre a otros puertos. En este contexto, la inversión en infraestructura para *ULCV* y la optimización de velocidades de transferencia, para reducir los tiempos de estadía, pasan a ser requisitos de supervivencia del Puerto Iquique.

Por lo anterior, resulta particularmente relevante aumentar la eficiencia del Puerto de Iquique en este segmento, dada la marcada predominancia de la transferencia de

[22] Talley, Wayne K., *Port Economics* (Londres: Routledge, 2009).

carga de contenedores en la industria. De otro modo, el Puerto de Iquique dejaría de ser competitivo y arriesgaría su continuidad.

2. Presión competitiva desde Arica y Perú

Cómo se señaló, si bien actualmente el Puerto de Iquique se encuentra bien posicionado dentro del mercado regional, enfrenta una serie de desafíos para poder mantener su relevancia.

(i) Impacto del nuevo esquema tarifario de Arica en la carga boliviana

La Administración de Servicios Portuarios – Bolivia ("*ASP-B*") y Empresa Portuaria Arica ("*EPA*") firmaron un acuerdo según el cual, desde septiembre de 2024, comenzaron a regir esquemas tarifarios preferenciales basados en descuentos por volumen[23], lo que configura barreras de salida o costos de cambio (*switching costs*) para los usuarios. Por consiguiente, la competitividad de Iquique depende en buena medida de la optimización del Costo Logístico Generalizado (CLG), frente al CLG del Puerto de Arica, cuya comparación se exhibe en la siguiente tabla:

Tabla 2:
Comparativa Costo Total de Transferencia por Contenedor (Box Rate)

Componente Logístico	Puerto de Iquique	Puerto de Arica
Tarifa Portuaria (P)	235	152
Transporte Terrestre (C_{inland})	20	20
Valor del Tiempo (Fricción temporal)	120	130
Costo Logístico Generalizado (Total)	375	302

Fuente: *Elaboración en base a diversos antecedentes*[24].

En este sentido, aunque el CLG paramétrico se sitúa en USD 375 para Iquique y en USD 302 para Arica, la brecha es moderada si se considera la confiabilidad de la ruta directa y la ausencia de fricciones burocráticas extracontractuales, eficiencias que los usuarios del mercado andino internalizan al momento de definir su enrutamiento.

[23] Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B), "**ASP-B y Chilena EPA suscribieron un nuevo acuerdo de descuento de tarifas en un 34%**" *ASP-B – Administración de Servicios Portuarios – Bolivia*, La Paz, 23 de agosto de 2024 (consultado el 27 de febrero de 2026).

[24] Manual de Servicios TPA 2025; Tarifas EPI 2024; Corporación de Fomento de la Producción (CORFO) y Gobierno Regional de Antofagasta, *Estudio comparado de costos logísticos y eficiencia portuaria para el comercio exterior en el Corredor Bioceánico Trópico de Capricornio* (Chile: Consultora Luis Marcelo Ascencio, 2022); Instituto Boliviano de Comercio Exterior (IBCE), *Cifras del Comercio Exterior Boliviano 2024: Anuario N° 326* (Santa Cruz de la Sierra, Bolivia, marzo de 2025); Talley, *Port Economics* (2009), Theo Notteboom y Jean-Paul Rodrigue, "Port regionalization: Towards a new phase in port development," *Maritime Policy & Management* 32, n.º 3 (2005): pp. 297-313.

Esta circunstancia confirma la necesidad de propiciar una mayor competitividad extraportuaria del Puerto de Iquique, mediante la consolidación de economías de escala bajo un esquema de operación unificada de sus dos Terminales.

(ii) Competencia desde Perú

En el pasado, la competencia peruana era secundaria para el comercio exterior boliviano y del noroeste argentino. Sin embargo, en los últimos años los puertos peruanos han aumentado su relevancia por las aceleradas inversiones y acuerdos estratégicos promovidos.

Asimismo, el crecimiento de importaciones y exportaciones bolivianas vía puertos del sur de Perú supera el 19% del total nacional, y la tendencia apunta al alza.

Algunos de los factores que han aumentado la presión competitiva desde Perú son los siguientes:

- **Modernización Puerto Matarani**

En los últimos años el Terminal Portuario de Matarani ("*Puerto de Matarani*") ha aumentado su relevancia de manera significativa, planteándose como un pilar para el comercio exterior peruano y boliviano.

En efecto, en el primer semestre de 2024 el movimiento de la carga boliviana aumentó en un 111%, como consecuencia de la modernización de la infraestructura y ampliación de zonas de apoyo[25].

Según la agencia proinversión de Perú, se espera que la relevancia de este terminal siga aumentando con los 700 millones de dólares en inversión privada que garantizó el gobierno, con la cual proyectan incrementar en un 50% la capacidad operativa del puerto[26].

[25] Plan Maestro EPI 2025, pág. 84.
[26] Agencia de Promoción de la Inversión Privada – PROINVERSIÓN, "**Gobierno garantiza inversión privada de US$ 700 millones para modernizar el Puerto de Matarani y potenciar el sur del país**" *Gob.pe* (6 de noviembre de 2025) (consultado el 27 de febrero de 2026).

➢ **Acuerdo para la promoción y atención de carga boliviana desde Perú**

En octubre de 2025, la ASP-B y la Empresa Nacional de Puertos del Perú S.A. ("*ENAPU*") suscribieron un convenio sobre tarifas preferenciales para la carga boliviana[27].

El acuerdo incluye descuentos desde 30% para la carga boliviana y extensión de almacenamiento sin costo para el comercio en tránsito, lo que lo posiciona como una alternativa para cargas bolivianas tradicionalmente distribuidas entre Arica e Iquique.

Además, se han sumado rutas de cabotaje entre Ilo, Callao y Chancay, y se han incorporado más servicios de conexión naviera regular al Asia, con el objetivo expreso de convertir a estos puertos en un nodo logístico para la plataforma andina y el acceso al Asia-Pacífico[28].

3. Corredor Bioceánico Vial

Adicionalmente, como se anticipó, el CBV -que actualmente presenta señales de una próxima implementación- también aumentará potencialmente la presión competitiva entre los puertos de la macrozona norte involucrados en el proyecto.

[27] Administración de Servicios Portuarios – Bolivia (ASP-B), **"Bolivia y Perú firman convenio portuario: ASP-B y ENAPU acuerdan 30 % de descuento a la tarifa pública para la carga boliviana por Ilo"** *ASP-B – Administración de Servicios Portuarios – Bolivia*, 22 de octubre de 2025 (consultado el 27 de febrero de 2026).
[28] Empresa Nacional de Puertos (ENAPU), "Perú y Bolivia sellan convenio portuario que impulsa la integración comercial" *ENAPU* (22 de octubre de 2025) (consultado el 27 de febrero de 2026).

Ilustración 11:
Trazado del Corredor Bioceánico Vial



Fuente: *Plan Maestro EPI 2025.*

La habilitación del CBV permite presumir que los puertos involucrados competirán por los flujos de carga de importación y exportación que tengan como origen o destino alguno de los países asociados (Brasil, Paraguay y Argentina).

Una clara muestra de ello son las declaraciones de los gerentes generales de las distintas empresas portuarias de la macrozona norte, que buscan posicionarse como "líderes" en este nuevo escenario de potencial competencia[29].

C. Condiciones de ingreso al mercado

El H. Tribunal ha reconocido que existen altas barreras a la entrada que limitan o dificultan la entrada de nuevos operadores, incluyendo la escasez de bahías

[29] Véase, declaraciones de los gerentes generales del Terminal Puerto Arica y de EPA al medio Portal Portuario en 2019 (Portal Portuario, "Arica, Iquique y Antofagasta celebran anuncio sobre construcción de Corredor Bioceánico entre Chile y Brasil" *Portal Portuario* (22 de enero de 2019) (consultado el 27 de febrero de 2026). En el mismo sentido, las declaraciones del gerente general de EPI en 2020 (Portal Portuario, "Gerente general de EPI busca posicionar a Puerto de Iquique como potenciador del Corredor Bioceánico" *Portal Portuario* (20 de enero de 2020) (consultado el 27 de febrero de 2026).

abrigadas[30]; los altos costos de inversión y costos hundidos[31]; y los largos plazos de desarrollo[32].

En el caso de Iquique, no se descarta la existencia de bahías aptas para construir un terminal marítimo[33]. Sin embargo, el H. Tribunal ha resuelto que, incluso existiendo bahías abrigadas, las demás condiciones de ingreso impedirían el ingreso oportuno de competidores ante situaciones de abuso por parte del incumbente[34].

[30] TDLC, Informes N°5/2009; N°6/2009; N°8/2012; y N°20/2021.
[31] TDLC, Informes N°5/2009; N°6/2009; yN°9/2013.
[32] TDLC, Informes N°9/2013 y N°10/2014.
[33] TDLC, Sentencia N°46/2006, §62.
[34] TDLC, Informe N°10/2014, pág.36; e Informe N°23/2022, §75.

CUARTO.
EL PROYECTO DE LICITACIÓN PROPUESTO

I. ANTECEDENTES QUE JUSTIFICAN EL DISEÑO DE LA LICITACIÓN QUE SE PROPONE

Considerando que la concesión de ITI finaliza el 2030, EPI debe diseñar y proyectar un puerto con una capacidad y oferta de servicios moderna, que considere un modelo operacional que aporte más y mejor infraestructura portuaria acorde con las necesidades actuales y futuras de las naves y cargas que deberán ser atendidas en las próximas décadas.

La experiencia de los últimos años y las estimaciones de la demanda confirman la necesidad de consolidar al Puerto de Iquique con servicios especializados para carga en contenedores refrigerados y no refrigerados, para naves del tipo *ULCV* y con instalaciones adicionales o complementarias para pasajeros, graneles y carga general fraccionada, compuesta por vehículos, maquinarias y cargas de proyecto.

A. Aumento de capacidad frente a proyecciones de demanda

Las proyecciones de demanda para el período de vigencia de la concesión consideran una serie de eventos que permiten predecir un aumento de movimientos a través del Puerto de Iquique.

El principal motivo de crecimiento de la demanda es la habilitación del CBV a partir del 2026. Se espera que este megaproyecto, que articula intereses logísticos y comerciales de Brasil, Paraguay y el noroeste argentino, genere un flujo del orden de 1 millón de toneladas anuales[35].

Otro factor que indica un futuro aumento en la demanda es la Ley N°21.774 que modifica la Ley de Fomento a la Marina Mercante y la Ley de Navegación ("*Ley de Cabotaje*"), lo que permitirá abrir el cabotaje marítimo a naves extranjeras. Se espera que este cambio regulatorio incremente la demanda de carga para el Puerto, ya que los servicios navieros extranjeros podrán hacer transbordos en Iquique.

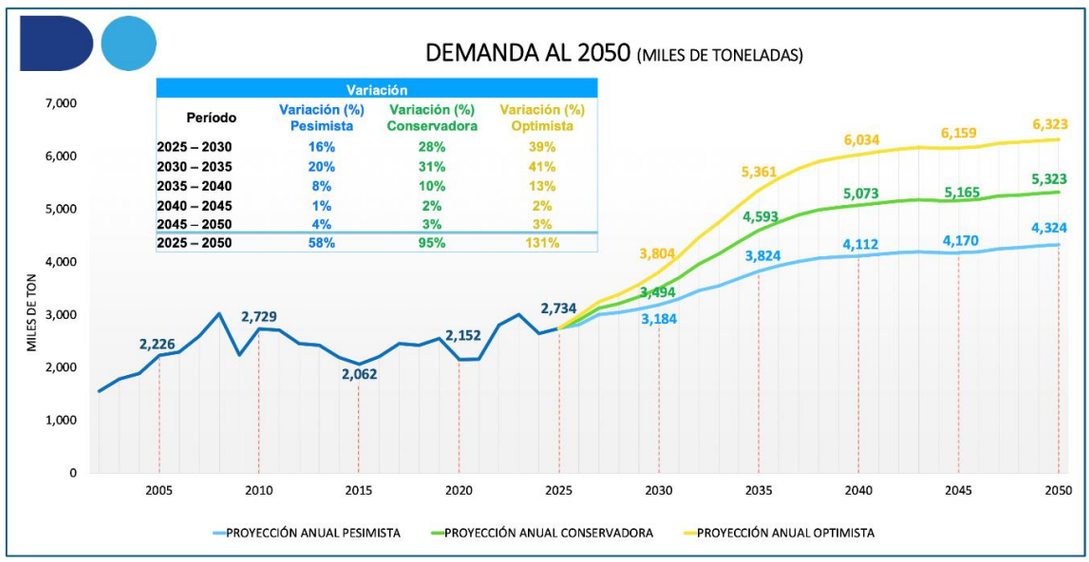
[35] Plan Maestro EPI 2025, pág. 215.

También se estima que las cargas bolivianas se consoliden dada la nueva conformación de la primera magistratura de dicho país, lo que puede estimular un alza en la demanda por servicios portuarios.

Por último, se considera que el Puerto de Iquique podría tener un rol estratégico en la recepción de los suministros y cargas vinculadas al desarrollo de nuevos proyectos mineros que se están impulsando en la Región de Tarapacá en los próximos 10 años.

Como consecuencia, se estima que la demanda crezca entre un 58% (escenario pesimista) y un 131% (escenario optimista), como se ilustra en el siguiente gráfico:

Ilustración 12:
Actualización Estimación de Demanda al 2050



Fuente: *Elaboración propia, en base a proyecciones internas de demanda.*

El aumento de la demanda requiere de la ejecución de proyectos de inversión que permitan atenderla, pues de lo contrario se alcanzarían niveles de congestión ineficientes, lo cual a su vez aumentaría los costos totales del movimiento de carga, pues se eleva el componente de tiempo y de riesgo, y finalmente, ello se traducirá en el cobro de las tarifas más altas posibles.

El alza de costos también implica una diminución de competencia en el mercado relevante. En efecto, según ha resuelto este H. Tribunal: "*(i) la calidad de servicio o rapidez en la atención constituye un elemento determinante de las decisiones de contratación de servicios portuarios por parte de los clientes y, por lo tanto, fundamental para la competencia en el mercado portuario relevante; (ii) que la calidad de servicio depende en gran medida de la holgura que exista entre oferta y demanda; y, (iii) que la demanda por servicios*

portuarios es creciente; es posible concluir que resulta indispensable agregar capacidad de oferta para que la calidad del servicio y con ello la competencia en el mercado portuario se intensifique o, al menos, no se deteriore"[36].

Por lo tanto, es necesario que exista una correlación entre la capacidad y la demanda para asegurar la competencia efectiva entre los puertos que participan dentro de un mismo mercado relevante. Esto se explica porque, en caso de que un puerto alcance su máxima capacidad, su demanda residual será atendida por los operadores con capacidad disponible, sin enfrentar competencia por parte del operador con capacidad copada[37].

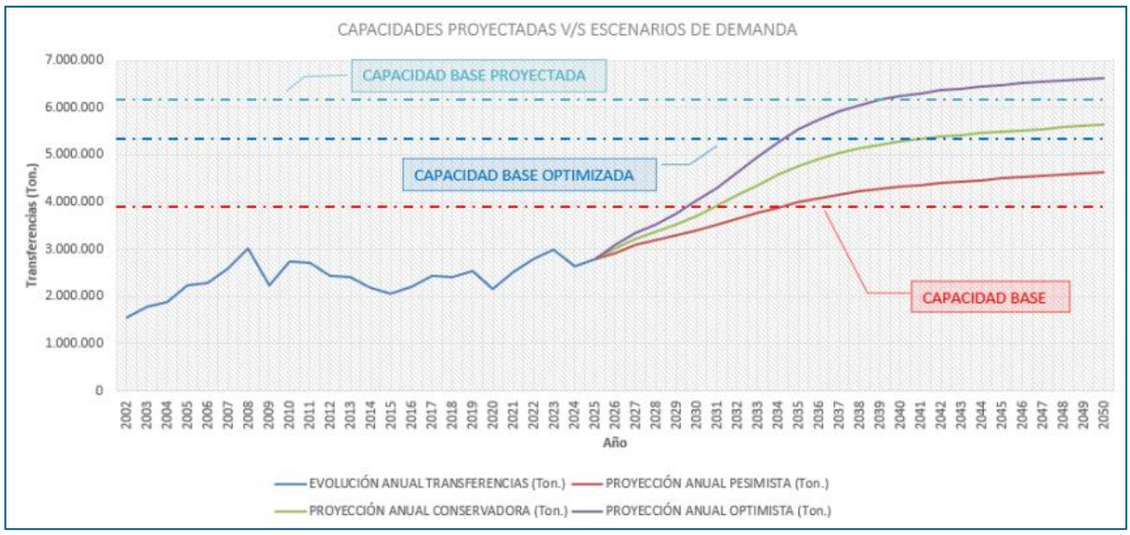
En ese sentido, se propone la extensión del Terminal N°1, el cual presenta las mejores condiciones para el desarrollo de infraestructura, entre otras cosas, porque recientemente fue sometido a reparaciones, quedando con características constructivas y de diseño óptimas para su extensión.

A su turno, el Terminal N°2, a pesar de sus bajas posibilidades de expansión, tiene un enorme potencial como complemento para el Terminal N°1, pues puede ser habilitado para recibir naves de distintas características y también para atender portacontenedores de menor tamaño en el caso de que se alcance la capacidad máxima en el terminal principal.

Por lo mismo, las inversiones contempladas en el proyecto de licitación buscan asegurar que no se alcancen niveles de congestión críticos, permitiendo alcanzar una capacidad base suficiente para atender la demanda proyectada[38].

[36] TDLC, Informe N°8/2012, pág.54.
[37] TDLC, Informe N°5/2009, pág.54.
[38] El Plan Maestro EPI 2025 (pág. 190) indica que la Capacidad Base Proyectada se vincula a la iniciativa de extender la línea de atraque del Terminal N°1 en 200 metros, en concordancia con los proyectos de inversión contemplados en las Bases de Licitación.

Ilustración 13:
Brechas entre la Capacidades Base, Optimizada y Proyectada del Puerto de Iquique y sus tres escenarios de demanda proyectada



Fuente: *Plan Maestro EPI 2025.*

B. Necesidad de fomentar la competencia *por la cancha*

Cómo se describió anteriormente, el mercado relevante está marcado por barreras a la entrada y nula competencia intraportuaria. Por lo tanto, será necesario que el modelo incentive la competencia *por la cancha*, pues la licitación será la única oportunidad para que nuevos actores entren en el mercado.

Es por ello que se considera la licitación conjunta de los frentes de atraque del Puerto, para incentivar la participación en la licitación, y adoptar los resguardos necesarios para que el proceso asegure en lo posible que la provisión de los distintos servicios portuarios se aproxime a las condiciones de oferta en un mercado competitivo, tanto en términos de cantidad, calidad y precio[39]. Ello permitirá además disminuir el riesgo de que la licitación quede desierta, atendido el escaso atractivo económico que significa licitar los frentes por separado.

Cabe señalar que en el Informe N°24/2022, el H. Tribunal autorizó la concesión conjunta del Terminal Arturo Prat ("Terminal Prat", correspondiente a un muelle convencional multipropósito con cuatro sitios de atraque) y el Muelle José de Todos los Santos Mardones ("Muelle Mardones", que tiene un muelle convencional

[39] TDLC, Informe N°5/2009, pág. 65.

multipropósito), ambos en Punta Arenas, y el Terminal de Transbordadores de Puerto Natales ("Terminal Natales", que tiene tres sitios de atraque).

Dicha autorización la concedió considerando: (i) que cada uno estaba especializado en distintos tipos de carga, sin perjuicio que algunos servicios se prestaban en parte o todos ellos y que tenían funciones de respaldo entre sí; (ii) que la licitación separada del Terminal Natales corría el riesgo de resultar desierta, por su limitada importancia; y (iii) que la concesión conjunta permitiría financiar inversiones en el Terminal Natales a cuenta de las ganancias obtenidas por el concesionario en los otros terminales; inversiones que de otro modo no se realizarían[40].

Es decir, el H. Tribunal permitió la integración horizontal total de los tres frentes de atraque, bajo consideraciones de competencia tanto *ex ante* (evitar el riesgo de que una licitación quede desierta) como *ex post* (eficiencias demostradas traspasables a precios finales).

Cabe señalar que, según el mismo informe, el Puerto de Punta Arenas no enfrentaba competencia significativa por parte de ningún otro puerto en la Región de Magallanes[41]. Sin embargo, aun considerando esta característica, el H. Tribunal estableció que ello era más eficiente que forzar la competencia intra portuaria.

El H. Tribunal también permitió la integración horizontal total entre los terminales del Puerto de Puerto Montt, en el que nadie se opuso a su licitación conjunta[42].

Pues bien, en este caso se dan las mismas razones antes detalladas y que justifican la licitación conjunta de los terminales del Puerto de Iquique. Dadas sus pocas posibilidades de expansión, existe una alta probabilidad de que la licitación separada del Terminal N°2 quede desierta, o bien, su adjudicación sea subóptima. Sin embargo, la licitación conjunta de ambos terminales permitirá contar con un proceso más competitivo y que el Puerto funcione de manera más eficiente, con dos terminales especializados y complementarios entre sí.

---

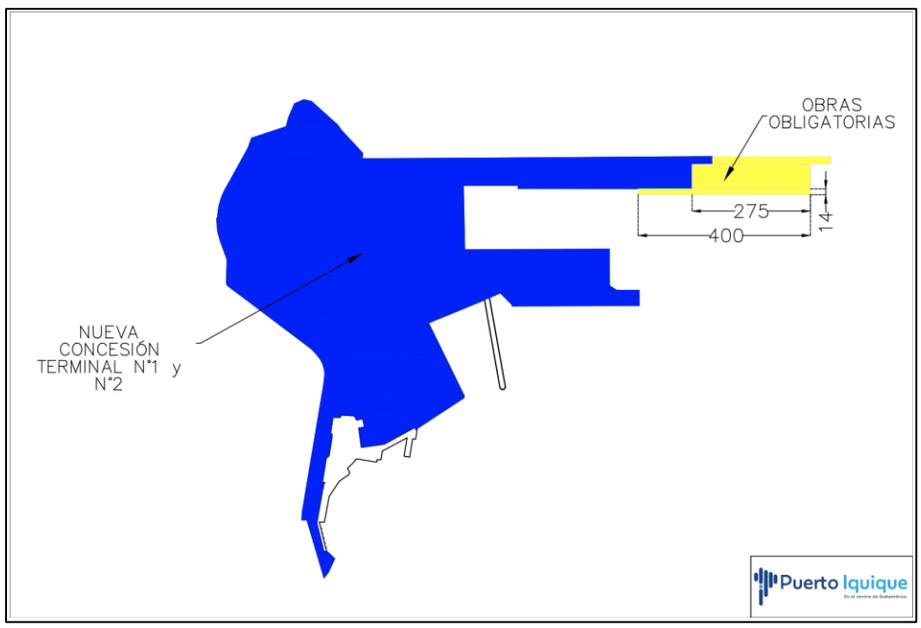
[40] Informe N°24/2022, §80.
[41] El Muelle Kochifas ejerce cierta presión competitiva en algunos tipos de carga (carga fraccionada y cruceros, en menor medida) y respecto de ciertos tipos de nave. Informe N°24/2022, párr. 45 y 52.
[42] Informe N°23/2022, párr. 139.

II. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

La licitación comprende la operación conjunta de ambos terminales y la ejecución de obras obligatorias y opcionales.

El siguiente esquema muestra el área y las obras obligatorias consideradas para la licitación:

Ilustración 14:
Diseño conceptual de las obras obligatorias de la concesión



Fuente: *Elaboración propia.*

La obra consiste en la extensión del denominado Sitio 1 del Frente de Atraque Nº1 del Puerto de Iquique y de su respectivo rompeolas en 275 metros hacia el noreste, con el objetivo de habilitar un sitio especializado para la transferencia de contenedores. La nueva infraestructura dispondrá de una longitud de atraque total de 400 metros, permitiendo la atención de la nave de diseño considerada para el proyecto, de hasta 398 metros de eslora y 52 metros de manga.

El diseño considera, además, la ampliación de la losa del muelle en 14 metros hacia el interior de la dársena, a lo largo de 125 metros de la línea de atraque. Esta configuración permitirá alcanzar, de manera natural y sin requerir obras de dragado, una profundidad de 17 metros.

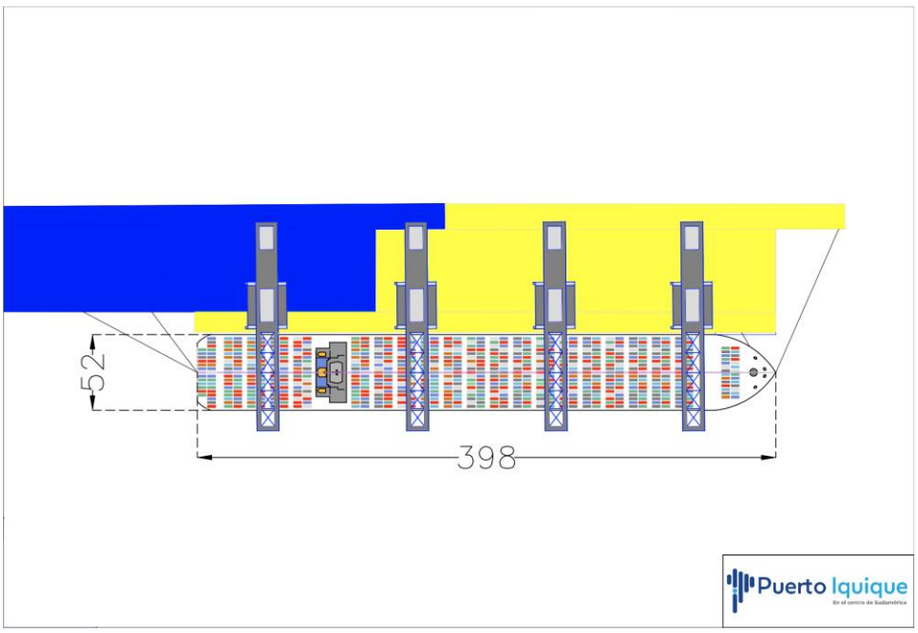
Además de la infraestructura, se deberá considerar el equipamiento de muelle y de patio necesario para atender el crecimiento proyectado de este tipo de carga,

asegurando niveles de eficiencia, productividad y servicio acordes con los estándares internacionales de la industria portuaria.

La obligación de ejecutar estas obras se hará exigible desde el inicio de la explotación de la concesión por parte del nuevo concesionario, sujeto a que EPI haya obtenido y entregado los permisos, autorizaciones y demás aprobaciones sectoriales aplicables. Con dicho objeto, EPI será responsable de gestionar y obtener los permisos ambientales y desarrollar la ingeniería de detalle requerida para asegurar la viabilidad y adecuada materialización del proyecto durante la etapa inicial de la concesión.

En la siguiente imagen se aprecia el diseño conceptual de esta obra:

Ilustración 15:
Diseño conceptual operación con la Obras Obligatoria N°1



Fuente: *Elaboración propia.*

1. Obras opcionales

Además de la obra obligatoria, se contemplan obras opcionales, cuyos requerimientos serán descritos en un anexo a las Bases de Licitación e incluirán diferentes proyectos que serán puestos a disposición del concesionario para su elección, todos los cuales tendrán por objeto mejorar la capacidad operativa o la calidad de servicio y que permitan dar cobertura al aumento de las cargas proyectadas.

La ejecución de estas obras permitirán extender el plazo del contrato de concesión de 20 a 30 años, cumpliendo con las siguientes condiciones si: (*i*) declara su intención de ejecutar las obras opcionales y de extender el plazo de la concesión antes del vencimiento del 16° año contractual; y (*ii*) completa la ejecución de las obras antes del comienzo del 19° año contractual, en conformidad con los requerimientos correspondientes y los criterios y especificaciones de cada proyecto que se establecerán en un anexo a las bases.

QUINTO.
ANÁLISIS COMPETITIVO DEL PROYECTO DE LICITACIÓN PROPUESTO

I. ADJUDICAR AMBOS TERMINALES A UN MISMO CONCESIONARIO PRODUCE BENEFICIOS PARA LA LIBRE COMPETENCIA

El modelo planteado conlleva una serie de beneficios que, se encuentran económicamente justificados, ya que permiten bajar los precios e incrementar la calidad de los servicios. En efecto, este modelo ofrece claras eficiencias, dadas por la subatividad de los costos, las economías de escala y las economías de densidad, como se explica a continuación.

A. Subatividad de los costos y economías de escala

A partir de la experiencia y conocimientos de EPI, la competencia intraportuaria en el Puerto de Iquique es ineficiente, ya que un solo concesionario puede prestar los servicios a menores costos que dos operadores (*subaditividad de los costos*). Además, la operación de un puerto tiene importantes economías de escala, ya que los costos medios de proveer los servicios decrecen a medida que aumenta el volumen.

Por lo tanto, la competencia intraportuaria es ineficiente porque duplica parte del costo operacional (OPEX) (por ejemplo, duplicidad en zonas de control (gates, aduanas, áreas de inspección sistemas TOS, subestaciones eléctricas, edificios corporativos, gerencias, etc.) y disminuye el uso eficiente de la infraestructura (CAPEX), sin que exista un aumento proporcional de la demanda, lo que encarece el precio por unidad transferida.

Estas ineficiencias afectan la competitividad del Puerto tanto en el segmento en que tiene demanda cautiva, como aquel en el que la transferencia de carga es disputable. En efecto, la operación separada de los terminales disminuye la competitividad del Puerto a nivel internacional, pero también eleva los costos medios en el *hinterland* cautivo (principalmente importadores de la ZOFRI), encareciendo esos servicios en comparación con la operación conjunta.

B. Economías de densidad

En la industria portuaria, los costos medios disminuyen si la misma infraestructura se utiliza de manera eficiente ante una alta demanda, por lo que la operación

conjunta de los terminales elimina los problemas de coordinación. Por ejemplo, el esquema de operación conjunta permite que el concesionario haga una asignación eficiente de las naves a los sitios más adecuados, reduciendo los tiempos de espera y la capacidad ociosa.

C. Sostenibilidad financiera y competencia *ex ante*

La competencia *por la cancha* aumenta si la cantidad de interesados en la concesión alcanza un número suficiente. Para ello, es esencial que el proyecto sea financieramente sostenible y atraiga la inversión.

Pues bien, los costos hundidos de modernizar el Puerto ascienden aproximadamente a USD 380 millones, de modo que un solo concesionario estará mejor preparado para amortizarlos. Así, el proyecto aumenta su atractivo y, por lo tanto, el número de oferentes.

El monto de estas inversiones considera la necesidad de elevar la competitividad del Puerto de Iquique en la macrozona norte, ya que actualmente, incluso con tarifas competitivas, los tiempos y costos de transporte son significativamente mayores para las navieras que el Puerto de Arica, por ejemplo.

Adicionalmente, se estima que la demanda (tanto actual como la proyectada) no es suficiente para que dos operadores alcancen escalas eficientes. En concreto, una demanda proyectada de 200.000 a 500.000 TEUs anuales fragmentada en dos operadores elevaría los costos medios de operación sin beneficio social neto.

De este modo, la concesión conjunta de ambos frentes de atraque permite incrementar la competencia extraportuaria (al disminuir los costos de los servicios, aumentando su competitividad frente a otros puertos sustitutos), considerando que la competencia intraportuaria es inviable tanto financiera como operativamente.

D. La evidencia sugiere que la competencia intra portuaria no es eficiente

La actual configuración del Puerto confirma la conveniencia de concesionar conjuntamente ambos terminales. ITI ha tenido y tiene una fuerte posición dominante en la competencia intra portuaria, ya que el Terminal N°1 operado por EPI no logra prestar los servicios requeridos para la carga en contenedores, por limitaciones técnicas y operativas. Es decir, existe una asimetría que refuerza la

importancia del rediseño de la concesión, para equilibrar capacidades y generar incentivos a inversiones eficientes.

En efecto, de concesionarse solamente el Terminal N°1, la competencia intra portuaria seguirá siendo ineficiente y prácticamente inexistente. Así, dado el poco atractivo del Terminal N°2, éste forzosamente tendría que ser operado por EPI directamente en esquema multioperado. Este esquema de operación impide que las estructuras de costo permitan una competencia efectiva con el terminal concesionado.

II. RESGUARDOS DE LA COMPETENCIA EN LA LICITACIÓN

A. Modalidad de Licitación

Se ha ideado una modalidad que permita resguardar la competencia en la licitación, estableciendo criterios de evaluación y adjudicación claros y objetivos, con el fin de eliminar cualquier discrecionalidad por parte de EPI y prevenir contactos entre los interesados antes de la presentación de las ofertas.

1. Proceso de licitación electrónico

Las Bases de Licitación contemplan un proceso licitatorio 100% electrónico[43], siguiendo las recomendaciones de las autoridades de la libre competencia a nivel nacional e internacional[44]. Ello permite mitigar el riesgo de que, con motivo de la entrega de sobres y documentos, se produzca la interacción entre los potenciales oferentes.

2. Etapas de la licitación

El cronograma de la licitación se diseñó de tal manera que permitiera resguardar la libre competencia en el proceso, en especial, para evitar contactos entre competidores y prevenir posibles conductas coordinadas, en conformidad con las recomendaciones de las autoridades de competencia[45].

---

[43] A excepción de la entrega de la boleta de garantía de seriedad de la oferta.
[44] OCDE/FNE, "*Guía OCDE para combatir la colusión entre oferentes en licitaciones de abastecimiento público*" pág. 10, (consultado el 27 de febrero de 2026).
[45] OCDE/FNE, *Guía OCDE para combatir la colusión entre oferentes en licitaciones de abastecimiento público*, p. 8.

Por ejemplo, se establece que la visita técnica al Puerto sea opcional y, de ser solicitada, deberá ser realizada de manera individual para cada uno de los licitantes. Además, se consideró que mientras más iteraciones tengan los interesados con EPI, aumenta el riesgo de que puedan obtener información sobre los otros potenciales oferentes. Por ello, a modo ejemplar, se contempla que las respuestas a las preguntas efectuadas por los interesados se concentren en un único documento, sin indicar cuál de ellos formuló la duda respectiva.

3. Criterios objetivos para desestimar ofertas y declarar desierta la licitación

Tal como ha establecido previamente el H. Tribunal respecto de los criterios de evaluación, "*es esencial que se establezcan con claridad y objetividad las razones por las cuales una oferta puede ser desestimada, y los motivos por los cuales la licitación o cualquiera de sus etapas puede ser declarada desierta*"[46].

La licitación propuesta por EPI sigue estas recomendaciones. En efecto, la licitación contempla la presentación de una Oferta Antecedentes Generales, que contiene los antecedentes administrativos de los interesados y el Plan Referencial de Desarrollo, entre otros documentos; y una Oferta Económica.

En el caso de la Oferta Antecedentes Generales, se establece que se pueden desestimar *ipso facto* cuando (i) no acompañen la Garantía de Seriedad de la Oferta; (ii) no acompañen la Oferta económica; o (iv) el oferente forme parte o sea persona relacionada de otro oferente.

Adicionalmente, la revisión de las Ofertas de Antecedentes Generales incluye la evaluación de factibilidad del Plan Referencial de Desarrollo ("*PRD*"). En el pasado, el H. Tribunal ha manifestado que se deben precisar "*los hechos que permitirán a la Comisión Evaluadora considerar incoherente o no factible un Plan Referencial de Desarrollo presentado*"[47]. Por lo tanto, en las Bases se han establecido razones objetivas para para determinar en qué casos el PRD propuesto es incoherente, en concreto, si carece de ciertos contenidos mínimos establecidos en el anexo correspondiente; si las proyecciones de demanda difieren de las estimaciones realizadas por EPI sin

[46] TDLC, Informe N°25/2022, §114.
[47] TDLC, Informe N°11/2014, pág. 42.

justificación; o si no se ajusta a los plazos y criterios de diseño descritos en los anexos respectivo.

En todo caso, en cumplimiento del artículo 9° del Reglamento de Licitaciones se permite a los Licitantes subsanar cualquier error y omisión detectado por la Comisión Evaluadora.

Por su parte, la Oferta Económica sólo podrá ser rechazada *ipso facto* si supera el Índice de Adjudicación Máximo de Reserva Secreto o "IAMRS". El resto de las Ofertas Económicas serán evaluadas para la adjudicación.

Por último, para dar claridad a los oferentes, se ha incorporado en una sección específica las causales por las que puede declararse desierta la licitación.

4. Evaluación de las ofertas y criterios de adjudicación

Las Bases de Licitación contemplan dos etapas de evaluación de las ofertas. En primer lugar, se contempla una evaluación de las Ofertas de Antecedentes Generales, desestimando aquellas que no cumplan con los criterios establecidos en las Bases. Luego, se procede a la apertura y evaluación de las Ofertas Económicas de los oferentes cuyas Ofertas de Antecedentes Generales no hayan sido rechazadas.

La concesión se adjudicará a quien proponga un conjunto de tarifas que den como resultado el menor índice de adjudicación, siempre que este no supere el IAMRS establecido por el directorio previamente. Este índice se calculará ponderando las tarifas de los servicios básicos ofrecidos en los terminales objeto de la Licitación.

Este tipo de índice se ha utilizado en la mayoría de las licitaciones de terminales portuarios que se encuentran en operación actualmente y se considera adecuado en este tipo de licitaciones. De hecho, el H. Tribunal ha fallado sostenidamente a favor de este sistema, argumentando lo siguiente:

> *"97. Uno de los objetivos centrales al regular la asignación de infraestructuras esenciales es intentar replicar el resultado de un mercado desafiable, adjudicando la concesión a la empresa que ofrezca suministrar los servicios con la estructura de precios asignativamente más eficiente, dado un determinado nivel de calidad de servicio.*
>
> *98. Para lograr que las mayores eficiencias asociadas a un proceso de asignación competitivo se transfieran efectivamente a los usuarios de los servicios portuarios,* ***en opinión de este Tribunal, el criterio de adjudicación de la***

> ***concesión debe necesariamente considerar, en forma predominante, la oferta de un menor índice tarifario máximo aplicable a los servicios portuarios básicos***"[48].

Así, este modelo de adjudicación permite asegurar que los servicios básicos no serán prestados a los clientes a precios excesivos.

Sin perjuicio de lo anterior, sí han existido ciertas discusiones respecto a las variables que conforman el índice propuesto. En particular, en relación con los servicios básicos que conforman el Índice de Adjudicación y los ponderadores de importancia de cada uno de ellos.

(i) Sobre los servicios básicos incluidos en el Índice de Adjudicación

Los servicios básicos son aquellos que "*son indispensables para el atraque de las naves, la movilización y el acopio de la carga, o para cuya provisión es necesaria la infraestructura entregada en concesión, de manera que el concesionario los preste o pueda prestar en condiciones de monopolio en el frente de atraque licitado*"[49].

Se ha resuelto que el Índice de Adjudicación debe incluir la mayor cantidad de servicios básicos para que represente un porcentaje relevante de los ingresos que recibirá el concesionario así asegurar la competencia por la cancha[50]. Por lo tanto, se incluyeron las tarifas para los siguientes servicios:

(i) Tarifa a la carga por uso de muelle, por concepto de uso de infraestructura y accesorios del Área de Concesión ("*TMC*");

(ii) Tarifa a la nave por uso de muelle ("*TMN*");

(iii) Transferencia de Contenedores No Refrigerados ("*TTC*");

(iv) Transferencia de Contenedores Refrigerados ("*TTCR*");

(v) Transferencia de Carga Fraccionada ("*TTF*")

---

[48] TDLC, Informe N°3/2009, §97 y §98. Ver también Informes N°4/2009; N°5/2009; N°9/2013; N°10/2014; N°11/2014; N°18/2020.
[49] TDLC, Informe N°18/2020, pág. 95. Ver también Informes N°10/2014 y N°25/2022.
[50] TDLC, Informe N°24/2022, §106.

(vi) Transferencia de Carga de Graneles ("*TTG*");

(vii) Transferencia de Carga Rodante ("*TTR*"); y

(viii) Tarifas por Transferencia de Pasajeros ("*TTP*").

Sin embargo, existe la posibilidad de excluir tarifas básicas en caso de existir razones de política pública o conectividad que lo amerite. En ese caso puede fijarse una tarifa máxima.

De conformidad con lo anterior, en las Bases de Licitación se excluye del Índice Tarifario la tarifa por Transferencia de Pasajeros ("*TTP*"). Lo anterior es consistente con resoluciones anteriores del H. Tribunal, en las que se ha permitido dejar fuera del índice esta tarifa por razones de conectividad[51].

Adicionalmente, esta tarifa se excluyó porque actualmente se presta este servicio de manera ocasional en una temporada en el Terminal N°1. En consideración de aquello es imposible calcular cuál será su ponderación en los ingresos futuros del concesionario y asignarle una proporción incorrecta podría llevar a una distorsión del índice y de los precios. En el mismo sentido, y por el escaso número de cruceros que recibe actualmente el Puerto, existe el riesgo de que se pueda cobrar una "tarifa cero" y distorsionar también el índice tarifario.

(ii) <u>Sobre los ponderadores de importancia</u>

En cuanto a los ponderadores, de acuerdo con lo señalado previamente por el H. Tribunal, se definirán de acuerdo con la importancia proyectada de cada tipo de carga o servicio respecto del total de los ingresos del concesionario para el período completo de la concesión[52].

5. Desempate

El procedimiento de desempate propuesto sigue las recomendaciones recientes del H. Tribunal[53]. En concreto, se establece que, en caso de empate, se permitirá a los oferentes presentar una nueva oferta ("*Oferta de Desempate*"), la cual deberá indicar un índice tarifario menor a la oferta original, adjudicándose a quien presente el más

[51] TDLC, Informe N°23/2022, §120, e Informe N°22/2022, §91.
[52] TDLC, Informe N°5/2009, pág. 67.
[53] TDLC, Informe N°25/2022, §108. Ver también Informes N°23/2022 y N°20/2021.

bajo. En caso de que aun así se mantenga el empate, se adjudicará a quien haya ofrecido la menor tarifa para la atención de carga de contenedores no refrigerados (TTC), contenedores refrigerados (TTCR) y carga fraccionada (TTF), atendido que este tipo de cargas son las más relevantes en los terminales licitados. Si el empate aún persiste, se adjudicará la concesión al oferente que ofrezca la menor tarifa para la atención de carga contenedorizada.

Esta fórmula presenta ventajas para la libre competencia desde dos puntos de vista. Primero, permite reducir la predictibilidad, factor que tanto la OCDE como la FNE han considerado como determinante para disminuir los riesgos de coordinación entre los interesados y potenciales oferentes[54]. Sin perjuicio de ello, además se adoptarán medidas para evitar la interacción entre los oferentes que puedan empatar, como disponer de un lapso lo más breve posible para formular la Oferta de Desempate e impedir que cada oferente conozca la identidad del otro.

Segundo, el mecanismo permite adjudicar la licitación bajo criterios objetivos pero que aseguren la elección de la oferta más competitiva, evitando realizar la asignación, por ejemplo, por sorteo, en caso de persistir el empate[55].

B. Pagos del concesionario a EPI

Las Bases de Licitación establecen que existirán dos pagos que deberá realizar el concesionario para tener el derecho de explotar la concesión: (*i*) un pago inicial que deberá pagarse "*up front*"; y (*ii*) el Canon Anual.

El pago inicial debe estar debidamente justificado, y considerar únicamente los gastos incurridos por la Empresa en las tareas, asesorías y estudios necesarios para la preparación del proceso de licitación, y otros destinados a que el concesionario otorgue mitigaciones y/o compensaciones[56].

En cuanto al Canon Anual, éste se estructura de acuerdo con dos pagos: un Canon Base y un Canon Variable. Para determinar el Canon Base, se ha seguido el modelo sugerido por el MTT, que establece un pago anual que considera la tasa WACC

[54] OCDE/FNE, *Guía OCDE para combatir la colusión entre oferentes en licitaciones de abastecimiento público*, p. 8.
[55] TDLC, Informe N°25/2022, §108.
[56] Informe N°18/2020, §112 e Informe N°25/2022, §129.

calculada a partir de la tasa de costo de capital y el valor de reposición de los activos. Este modelo va en línea con lo señalado por el H. Tribunal en el pasado[57].

Por su parte, el Canon Variable será determinado en función del volumen de carga transferida, que sólo se comienza a cobrar pasado un determinado umbral y aumenta después de un segundo umbral, según la formula descrita en el Anexo XIII. Este pago tendrá por exclusiva finalidad cubrir los costos de administración del Contrato y del monitoreo del cumplimiento de las obligaciones del Concesionario por parte de EPI derivado de aumentos sustanciales de la demanda, siguiendo el criterio establecido por el H. Tribunal[58].

C. Exigencias de experiencia y patrimonio mínimos

El H. Tribunal ha sido claro en señalar: "***las exigencias en materia de experiencia y de patrimonio no deben ser desmedidas pues, de serlo, podrían constituir un desincentivo a la participación de interesados en la concesión***. *Sin perjuicio de lo anterior, parece razonable la exigencia de un nivel mínimo de experiencia y patrimonio, con el fin de evitar ofertas que puedan generar problemas con posterioridad*"[59].

Por lo tanto, en línea con lo propuesto por el MTT[60], se estableció una exigencia de experiencia mínima equivalente al 20% de la capacidad total proyectada para el frente de atraque objeto de la concesión, en 3 de los últimos 10 años. Y, en cuanto al patrimonio, se establecerá un monto mínimo en dólares de acuerdo con las condiciones que existan al momento de la licitación, que asegure la participación de una cantidad suficiente de interesados, pero con el respaldo suficiente para asumir las inversiones involucradas y la operación de los frentes de atraque.

D. Otros resguardos

1. Proyectos de inversión y pago de valor residual

También se regulan los pagos que EPI deberá realizar al concesionario por las inversiones que realice en base al concepto de Valor Residual, definido como el valor remanente de bienes, expresado en dólares, que, al finalizar la Concesión, no han

---

[57] TDLC, Informe N°24/2022, §145. Ver también Informes N°23/2022, §161; y N°22/2022, §119.
[58] TDLC, Informe N°5/2009, p. 101-102.
[59] TDLC, Informe N°24/2022, §164. Ver también Informes N°10/2014, N°11/2014, N°18/2020 y N°22/2022.
[60] MTT, "*Esquema de concesiones portuarias. Planificación integral y contenidos de la licitación y contratos*", del 1 de abril de 2025, pág. 13.

sido totalmente amortizados ni han completado su vida útil, de modo de reflejar la parte no recuperada de la inversión efectuada por el Concesionario. Esto permite que no se genere un desincentivo a la participación en la licitación[61].

Al respecto, se efectúa una distinción entre los bienes muebles y las obras de infraestructura. Los primeros no dan derecho al pago de Valor Residual y pueden ser retirados por el concesionario al final de la concesión, o adquiridos por EPI a precio de mercado. En cambio, las obras de infraestructura están sujetas al pago de Valor Residual siempre y cuando: (i) correspondan a obras que involucren la construcción, instalación o adquisición de un Aporte de Infraestructura que requiera una inversión por un monto igual o superior a 3 millones de dólares y que tenga una vida útil de, al menos, 50 años; (ii) que no están asociadas a proyectos de mantención o conservación; y, (iii) que en el caso de tratarse de obras voluntarias, éstas y su Valor Residual hayan sido previamente aprobadas por EPI.

Adicionalmente, se contempla la posibilidad de reducir el Valor Residual por incumplimiento de las obligaciones de mantención.

Con ello, se asegura la participación de un número adecuado de interesados, en equilibrio con los resguardos necesarios que deben adoptarse para garantizar la calidad del servicio, evitando que se limite el desarrollo de obras necesarias para la correcta operación del puerto, en el caso de que la obra no se alcance a rentabilizar durante la vigencia del contrato.

2. Imponderables y fuerza mayor

En el pasado el H. Tribunal ha criticado bases de licitación por obligar al concesionario a perseverar en el contrato de concesión y a reparar los daños provocados en caso de que estos disminuyan la capacidad del terminal en menos de un 33%[62]. Según lo resuelto, ello incumpliría el artículo 15 del Reglamento de Licitaciones, el cual dispone que "[s]*erán de cargo del arrendatario, concesionario o de la sociedad, en su caso, las reparaciones por siniestros o daños materiales causados en los bienes que se encuentren bajo su responsabilidad, salvo caso fortuito o fuerza mayor, debidamente acreditado*".

[61] TDLC, Informe N°23/2022, §169; Informe N°24/2022, §155; e Informe N°25/2022, §155.
[62] TDLC, Informe N°24/2022, §186; e Informe N°25/2022, §169.

Por ello, en las Bases de Licitación se propone que, en caso de que por un evento de fuerza mayor se produzca una destrucción tal que reduzca la capacidad de operación del Área de Concesión en un 66% o más, el concesionario puede perseverar en el Contrato de Concesión o bien, dar por terminado el Contrato. Sin embargo, es facultativo para EPI aceptar o no que el Contrato continúe a solicitud del concesionario.

En cambio, si la capacidad operativa se reduce en menos de un 66% pero en más de un 33%, el concesionario puede escoger entre terminar o perseverar en el Contrato, lo que EPI deberá aceptar, siempre y cuando se cumpla con los plazos establecidos en las Bases de Licitación para dar aviso de su decisión.

Finalmente, en el caso que la capacidad operativa disminuya en menos de un 33%, EPI podrá optar por (*i*) cubrir la diferencia; o (*ii*) dar la opción al Concesionario de repararla a su propio cargo o terminar el contrato.

Respecto de las indemnizaciones que provengan de los seguros contratados, se establece que el Concesionario las recibirá directamente para proceder a la reparación o reconstrucción de los Frentes de Atraque.

III. RESGUARDOS PARA LA PROVISIÓN COMPETITIVA DE LOS SERVICIOS PORTUARIOS

A. Acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios

Las Bases de Licitación reproducen lo establecido en el artículo 19 letra d) del Reglamento de Licitaciones, en el sentido que es obligación del concesionario prestar el servicio en forma continua y permanente y en condiciones no discriminatorias. Además, se establece que el concesionario deberá observar las instrucciones que le imparta EPI y que tengan por fin, precisamente, evitar o poner término a los actos de discriminación que puedan ocurrir.

Adicionalmente, se contemplan diversos mecanismos para asegurar el cumplimiento de esta obligación, al regular la calidad del servicio y el contenido del Manual de Servicios. En concreto, se señala que, en la elaboración de este manual, el Concesionario debe asegurar un trato no discriminatorio.

Asimismo, se señala que el Manual de Servicios debe precisar la naturaleza de los servicios, así como la forma y oportunidad de solicitarlos y de desistirse de la solicitud, entre otras especificaciones.

Por último, siguiendo el criterio expresado por el H. Tribunal en el Informe N°23/2022[63], en las Bases se faculta a EPI para actuar de oficio, dictando instrucciones y/o imponiendo multas para poner fin a los actos discriminatorios. Lo anterior, sin perjuicio del derecho del Concesionario de acudir al mecanismo de resolución de conflictos establecido en las mismas Bases.

B. Mecanismo contractual de solución de conflictos con terceros

Las Bases de Licitación se remiten a lo dispuesto en el artículo 57 del RUFA, donde se indica que los usuarios de los frentes de atraque podrán someter al conocimiento y/o resolución del Gerente General de EPI las controversias que se susciten con el Concesionario respecto de la prestación de los servicios contratados con éstos, sin perjuicio de las demás acciones que les confiere la ley.

C. Obligaciones en relación con las tarifas

1. Requisitos de las tarifas

En relación con las tarifas, la sección sobre la explotación de los servicios señala que el concesionario debe cobrar tarifas públicas, objetivas y no discriminatorias, siguiendo lo dispuesto en el artículo 19 letra e) del Reglamento.

Además, las Bases fijan criterios básicos para el cobro de tarifas, precisando las condiciones que debe cumplir el Concesionario para establecer premios por servicios expeditos u otorgar descuentos. Estos beneficios deben fijarse en base a criterios objetivos, no discriminatorios, basados en costos y siempre y cuando no tengan efectos exclusorios. Asimismo, se señala que estos beneficios no pueden tener por efecto la exclusividad de un servicio ni utilizar como factor la carga transferida o metas cumplidas en otros terminales.

[63] En concreto, en el párrafo 206 del Informe N°23/2022, el H. Tribunal señaló que este mecanismo resultaba "*útil ya que puede contribuir a la eficacia y eficiencia de la fiscalización de conductas contrarias a la libre competencia*", sin perjuicio del derecho del Concesionario para acudir al mecanismo de resolución de conflictos que se establezca.

Adicionalmente, se señala que estos premios o descuentos deben ser públicos, para que todos los usuarios que se encuentren en la misma situación puedan conocerlos y acceder a ellos.

2. Del registro y publicidad de las tarifas

Todas las tarifas que fije el Concesionario (esto es, las básicas y las especiales) deberán anotarse en el registro que publicará EPI para tales efectos. Las tarifas deben entregarse a EPI para su aprobación, la que revisará si ellas se ajustan a la naturaleza de los servicios a los que aplica y al máximo establecido en el Contrato.

Las tarifas deberán estar vigentes como mínimo por 60 días corridos y entrarán en vigor cuando el Concesionario lo indique, siempre y cuando se haya realizado el registro y publicación con al menos 30 días de anticipación.

Adicionalmente el Concesionario deberá informar a la Empresa las tarifas acordadas en cada uno de los contratos que firme con sus clientes, de manera confidencial y sólo para verificar que no exista discriminación ni violación de las tarifas máximas ofertadas. Lo anterior, sin perjuicio de su deber de publicar su política de descuentos y premios, según lo señalado en el número 1 anterior.

3. Tarifas para servicios especiales

Las tarifas especiales no se encuentran sujetas a valores máximos, pero se adoptan ciertos resguardos para que ellas sean competitivas, siguiendo los criterios establecidos por el H. Tribunal en reiteradas ocasiones[64].

En concreto, se establece como medida de transparencia que el Concesionario deberá distinguir en los Estados Financieros entre los ingresos que obtiene por concepto de Servicios Especiales y de Servicio Básicos; y expresar en una nota el aporte total que significa la prestación de Servicios Especiales. Asimismo, el Concesionario deberá informar anualmente a EPI la importancia relativa de cada uno de los servicios que preste, en volumen y monto.

Adicionalmente, el Concesionario debe anotar las tarifas en un registro que será publicado, incluyendo las especiales. Respecto de estas últimas, las Bases

[64] En múltiples ocasiones el H. Tribunal ha señalado que las tarifas especiales no están sujetas a regulación. Sin embargo, ha admitido algunos mecanismos de regulación *blanda*, como los que se describen en esta sección (Informes N°18/2020, N°20/2021; N°23/2022; N°24/2022 y N°25/2022).

contemplan que EPI revisará si el monto definido se encuentra a precio de mercado, siguiendo las recomendaciones del Sistema de Empresas Públicas del Ministerio de Economía y del MTT.

D. <u>Normas de calidad</u>

El Concesionario deberá prestar sus servicios de conformidad con lo establecido en las Bases de Licitación y sus Anexos, en el Contrato de Concesión y de acuerdo con los Estándares Internacionales de la Industria[65].

Los niveles de servicio se miden principalmente a través de la velocidad de transferencia y los tiempos de ocupación.

En concreto, el Concesionario deberá cumplir las Velocidades de Transferencia Mínimas y Promedios que se indican en el Anexo III. Asimismo, se establece el tiempo máximo de espera y la forma de computarlo.

De este modo, los niveles de servicio se determinarán a través del Tiempo de Ocupación Máximo ("*TOM*"), el Tiempo de Ocupación Máximo Anual ("*TOMA*") de los Frentes de Atraque; el Tiempo de Permanencia Máximo y de Espera para camiones, y el Tiempo de Permanencia Máximo Anual, de conformidad con el Manual de Verificación de Indicadores agregado como Anexo XII de las Bases.

E. <u>Reglas de asignación de capacidad y atención eficiente de las naves y carga</u>

Se incluye el deber del Concesionario de incorporar en el Manual de Servicios reglas específicas para la asignación y reserva de capacidad y para la priorización en la atención de naves, según los criterios del RUFA.

Tratándose de reservas de capacidad, se establece que el Manual de los Servicios debe contemplar reglas que incluyan los requisitos de aplicación general para acceder a ellas; plazos máximos de duración; y multas que se aplicarán a los usuarios en caso de incumplir la fecha y hora de atraque comprometida.

[65] Término definido como "*las mejores prácticas, procedimientos y metodologías empleadas en la industria portuaria mundial por operadores de frentes de atraque prudentes y diligentes, bajo condiciones y circunstancias similares a las condiciones y circunstancias relevantes existentes en el Frente de Atraque*". Sección 1.2. de las Bases de Licitación.

Por último, se dispone expresamente que se informará a la FNE cualquier cambio que afecte las normas de asignación de capacidad o de prioridad de atención.

F. Deberes de transparencia e información

De cara a los usuarios, los deberes de transparencia e información se traducen en la publicación de las condiciones generales, públicas, objetivas y no discriminatorias en las que se prestarán los servicios, según lo explicado *supra* (sección *Acceso igualitario y no discriminatorio a los servicios*, punto A de este capítulo).

Además, el Concesionario tiene deberes de transparencia e información para con EPI, reiterados en distintas secciones a lo largo de las Bases.

En concreto, se establece la facultad de EPI para solicitar al Concesionario toda la información necesaria para supervisar el fiel cumplimiento de la ley, las Bases, el Contrato y el Informe que emita el H. Tribunal respecto de la presente Solicitud. Además, se establece que, para estos efectos, el Concesionario no podrá excusarse en la reserva o confidencialidad de la información, pero EPI tendrá el deber de resguardarla.

Existe además la obligación del Concesionario de informar anualmente la información relativa a las mallas societarias de los accionistas del Concesionario y sus empresas relacionadas, así como las toneladas movilizadas en los frentes de atraque con los que estén relacionados en los últimos 12 meses, desagregadas por región, tipos de carga y por modalidades o categorías de usuarios.

La información relativa a las mallas societarias permitirá a EPI fiscalizar el cumplimiento de las condiciones de competencia que se fijen en el Informe que dicte el H. Tribunal. De hecho, se establece de manera explícita el deber de proporcionar a EPI la información relativa a sus personas relacionadas. Así, se establece un mecanismo de monitoreo constante en esta materia.

Adicionalmente, el Concesionario debe informar lo relativo a las tarifas y descuentos, según se explicó en la sección C anterior.

G. Modificaciones del Contrato de Concesión

Respecto de las modificaciones al Contrato, las Bases establecen las siguientes reglas:

Tipo de modificación	Plazo para efectuarlas	Requisito previo para resguardar la libre competencia
Modificaciones que se refieran a la estructura tarifaria y pagos del Concesionario.	Después de 3 años contados desde el inicio de operaciones.	Consulta previa ante el H. Tribunal.
Modificaciones que se refieran a la reclasificación de los servicios especiales y básicos	Después de 1 año desde el inicio de las operaciones.	Consulta previa ante el H. Tribunal.
Otras modificaciones (regla residual)	Después de 3 años contados desde el inicio de operaciones.	Notificación a la FNE con 90 días de anticipación a su implementación.

Además, se especifica que estas reglas se aplicarán sin perjuicio de las condiciones que eventualmente requiera el H. Tribunal en el Informe que emita en estos autos.

Al respecto, hacemos presente que, si bien la jurisprudencia reiterada y consistente del H. Tribunal ha señalado que para la reclasificación de los servicios especiales y básicos resulta imprescindible contar con su aprobación, EPI y el MTT han manifestado su preocupación por la rigidez de esta norma. Lo anterior, porque iniciar un proceso de estas características constituye un desincentivo para la reclasificación pronta y eficiente de los servicios, lo que podría afectar la libre competencia.

No obstante, una de las medidas que se adoptaron en las Bases de Licitación para evitar que el concesionario pueda calificar como especiales servicios que son inherentes a servicios básicos, es la constitución de un Panel de Expertos que pueda resolver la controversia de manera rápida y técnica, disminuyendo así el incentivo a extender estas discrepancias mediante el inicio de un juicio arbitral.

IV. RESGUARDOS ESTRUCTURALES

A. Restricciones a la integración vertical

Los riesgos de la integración vertical en la industria naviera dicen relación principalmente con las conductas abusivas en que podría incurrir el concesionario integrado en los mercados aguas arriba o aguas abajo, negando el acceso al terminal

portuario (*foreclosure*), discriminando entre sus usuarios o incurriendo en prácticas de sabotaje o *self-preferencing*[66].

Sin embargo, el H. Tribunal ha establecido en el pasado que existen eficiencias derivadas de la integración vertical en este mercado.

En concreto, el H. Tribunal ha señalado que se podrían generar "*economías de ámbito provenientes de eficiencias logísticas y de coordinación*", y también "*menores riesgos de inversión en frentes de atraque por parte de usuarios de los servicios portuarios, ya que estos últimos conocen y aseguran un determinado nivel de demanda*"[67].

En el mismo sentido, ha señalado que los efectos procompetitivos de la integración vertical se da por dos vías: la eliminación de costos de transacción y la eliminación de la doble marginalización[68].

Además, la integración vertical puede reducir los costos de transacción, coordinando de mejor forma inversiones (grúas, TI, infraestructura) y logística.

Por estas razones, relajar las restricciones a la integración vertical permite incrementar la competencia *ex ante* o por la cancha, ya que aumentan los potenciales interesados en la licitación[69]. Esta circunstancia también es muy relevante considerando que el número de interesados en las licitaciones ha ido disminuyendo en las últimas décadas[70] y también, el aumento de la concentración en el mercado de las navieras[71].

1. Porcentaje máximo de participación de los usuarios relevantes

En la solicitud de informe respecto de la licitación del Frente de Atraque N°1 efectuada en 2013, EPI solicitó al H. Tribunal eliminar el porcentaje máximo de participación que los usuarios relevantes podían tener en el capital y/o derechos de

[66] Informe N°18/2020, párr. 192;
[67] Informe N°6/2009, p. 113.
[68] Informe N°25/2022, párr. 222.
[69] Ibíd.
[70] Empresa Portuaria Valparaíso, *Solicitud de Informe sobre licitación de concesión de la operación conjunta de los terminales 1 y 2 del Puerto de Valparaíso*, 7 de noviembre de 2024, Rol NC N°542-24, p. 75.
[71] En agosto de 2023, Hapag-Lloyd AG adquirió los activos portuarios de SM SAAM (incluyendo ITI en Iquique); y la primera, a su vez, suscribió la alianza operativa "Gemini Cooperation" con Maersk (a partir de 2025). Dicha alianza concentra entre un 30% y un 35% de la capacidad naviera regional.

voto en la sociedad Concesionaria, bajo el fundamento de que existiría competencia entre ITI y el concesionario del Frente de Atraque N°1.

Sin embargo, el H. Tribunal estimó que las condiciones de competencia en el mercado relevante definido en esa época eran insuficientes para disuadir conductas discriminatorias del concesionario[72]. Por ello, estableció una restricción vertical según la cual "*Los usuarios relevantes 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 principio, EPI estima apropiado mantener la restricción vertical propuesta por el H. Tribunal en este Informe, sin perjuicio que éste pueda ser rebajado dado que las condiciones actuales permiten constatar una mayor presión competitiva sobre el Puerto de Iquique. De esta forma, se asegura un mayor número de participantes en la licitación y una competencia suficiente *por la cancha*, pero también mitigar los riesgos asociados a la integración vertical en la competencia *en la cancha*.

Por otra parte, también se ha señalado que existen riesgos asociados a la integración vertical entre concesionarios y usuarios relevantes por la posibilidad de que exista intercambio de información estratégica entre los competidores del usuario verticalmente integrado con el concesionario, así como la posibilidad de realizar subsidios cruzados entre los servicios regulados y aquellos no regulados.

Sin embargo, EPI estima que los resguardos conductuales establecidos en la Ley de Puertos, el Reglamento de Licitaciones y en las Bases de Licitación en materia de deberes de transferencia e información son suficientes para mitigar estos otros riesgos. Lo anterior, sin perjuicio del disuasivo que significa la institucionalidad nacional en materia de libre competencia y la amplia jurisprudencia en materia de intercambio de información entre competidores[73].

2. Definición usuario relevante

Para poder implementar y fiscalizar correctamente el cumplimiento de la regla de restricción vertical es esencial definir quienes serán considerados usuarios relevantes.

---

[72] Informe N°10/2014, pp. 63 y siguientes.
[73] Véase, a modo ejemplar, TDLC, Sentencia N°185/2023, c. 42° y siguientes.

En el Informe N°10/2014 emitido por el H. Tribunal a propósito de la licitación del Terminal N°1 del Puerto de Iquique que EPI se propuso en esa época—y que, como se señaló, fue declarada desierta por causa del terremoto—se acogió la definición efectuada en las respectivas bases de licitación de los usuarios relevantes. En síntesis, los usuarios que se consideraron relevantes para estos efectos fueron empresas navieras; y exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, agentes, corredores, forwarders, o a otros que movilizaran carga bajo cualquier otro título o modalidad, sobre ciertos umbrales, pero con exclusión de los agentes de muellaje[74].

Respecto de los agentes de naves, en esa oportunidad el H. Tribunal acogió lo propuesto por EPI, en el sentido que para determinar si dichos agentes serían o no usuarios relevantes, se consideraría un tonelaje de carga marítima movilizada mayor a 15% en la Región de Tarapacá, o mayor a un 25% en el Terminal N°1 a concesionar. Lo anterior, sin realizar ninguna distinción respecto de la forma de intervención que tuviesen los agentes sobre la carga, consistente con lo señalado históricamente por el H. Tribunal en su jurisprudencia.

Sin embargo, en el Informe N°36/2025, emitido a solicitud del concesionario Terminal del Puerto de Valparaíso ("*TPV*") específicamente respecto de la definición de los agentes de nave como usuarios relevantes, el H. Tribunal estableció por primera vez que, para determinar si dichos usuarios podían calificar como relevantes, sólo se debía considerar "*aquellas toneladas transferidas por las naves agenciadas donde el agente liquide y contrate directamente, por cuenta de sus clientes, el servicio de transferencia de carga y/o el servicio de muellaje a la carga, dentro del total de*

[74] Estos se definieron en aquella época como "*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 de Tarapacá; o (a.iii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el Terminal Nº 1; o bien, (b) como exportadores, importadores, consignatarios, fletadores, porteadores, transportistas multimodales, 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 de Tarapacá; o (b.ii) con más de un 25% del tonelaje de carga marítima movilizada en el Terminal Nº 1. Si un usuario (por sí o en conjunto con sus relacionadas) participare a varios títulos o en distintos eslabones de la cadena de transporte marítimo, será considerado usuario relevante si supera los porcentajes referidos en razón de su participación en un mismo eslabón o a un mismo título. Los porcentajes a que se refiere esta definición se calcularán al 31 de marzo y 30 de septiembre respecto del período de 12 meses anterior a cada una de estas fechas y se informarán por la Sociedad Concesionaria a EPI dentro de los 30 días siguientes*".

toneladas de carga transferidas en el frente de atraque objeto de la concesión o región respectiva"[75].

Lo anterior, acogiendo lo solicitado por el concesionario TPV y dos navieras; y en contra de lo señalado por la FNE, el SEP y el MTT, quienes sostenían que debía considerarse la totalidad de las toneladas transferidas, independientemente de la forma de intervención que tuviesen los agentes sobre la carga[76]. Adicionalmente, dicho Informe tuvo dos votos disidentes[77].

Ahora bien, dicha resolución se adoptó considerando elementos específicos del Puerto de Valparaíso y su concesión, como por ejemplo el poder disciplinador de los armadores nacionales usuarios del Terminal N°2[78] y la competencia intra y extraportuaria en la Región de Valparaíso[79].

Por lo anterior, en las Bases de Licitación se deja la definición de usuario relevante para el Puerto de Iquique a lo que se establezca en el informe que emita el H. Tribunal objeto de esta solicitud.

B. <u>Restricciones a la integración horizontal</u>

Los riesgos relacionados con la integración horizontal se refieren principalmente a la eventual coordinación entre los terminales portuarios competidores y la disminución de la cantidad de actores independiente, disminuyendo la competencia *ex post*[80].

El H. Tribunal al evaluar la licitación del Frente de Atraque N°1 del Puerto de Iquique en 2014, condicionó la integración horizontal con el Frente de Atraque N°2 a que no existieran otros interesados en la adjudicación de la concesión, adoptando un sistema de "dos universos". Se permitió dicha alternativa, pues se reconoció que existían eficiencias en la operación conjunta de ambos terminales[81].

[75] Informe N°36/2025, p. 41.
[76] Véase, Informe N°36/2025, secciones 3.3., 3.4 y 3.5.
[77] Informe N°36/2025, p. 42 y siguientes.
[78] Ídem, §86.
[79] Ídem, §54.
[80] TDLC, Informes N°22/2022 y N°24/2022.
[81] TDLC, Informe N°10/2014, pág. 65 y ss.

Actualmente las condiciones de mercado han cambiado de tal manera que permiten ampliar el alcance del mercado relevante hacia el norte, debiendo considerar al Puerto de Arica como competidor de Iquique.

Estos cambios en el escenario competitivo hacen preferible la integración de ambos terminales. Sin embargo, se reconoce que una eventual integración horizontal con otros puertos competidores, podrían significar una disminución en los niveles de competencia *ex post.*

Por lo tanto, se propone establecer una limitación absoluta a la restricción horizontal entre los puertos de Iquique y Arica, replicando la medida establecida en el pasado por el H. Tribunal, la cual permite a los incumbentes participar en la licitación, pero con el compromiso de desprenderse de la participación en los frentes competidores en el plazo de 18 meses contados desde la Fecha de Entrega de la concesión[82]. Lo anterior, sin perjuicio de lo que pueda establecer el H. Tribunal.

POR TANTO, conforme lo dispuesto en los artículos 18 N°7 y 31 del Decreto Ley N°211, artículos 14 y 23 de la Ley N°19.542, el Decreto N°104 de 1998 dictado por el MTT, y las demás normas aplicables,

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PEDIMOS: Admitir a trámite esta solicitud y, en definitiva, emitir un informe que fije las condiciones de competencia que regulará la licitación y concesión del Puerto de Iquique bajo un esquema monooperador en los términos indicados en esta presentación.

PRIMER OTROSÍ: Solicitamos tener por acompañados los siguientes documentos, con citación:

Documento N°1. Borrador de las Bases de Licitación para los Frentes de Atraque Puerto de Iquique.

Documento N°2. Borradores de los Anexos a las Bases de Licitación para los Frentes de Atraque Puerto de Iquique.

Documento N°3. Copia autorizada de escritura pública otorgada ante la VI Notaría de Iquique el 26 de febrero de 2026.

[82] TDLC, Informes N°4/2009; N°5/2009; N°10/2014; N°22/2022.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PEDIMOS: Tener por acompañados los documentos individualizados, con citación.

SEGUNDO OTROSÍ: Solicitamos al H. Tribunal tener presente que nuestra personería para comparecer en representación de Empresa Portuaria Iquique consta en escritura pública cuya copia se acompaña como Documento N°3 del Primer Otrosí.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PEDIMOS: Tenerlo presente.

TERCER OTROSÍ: Solicitamos al H. Tribunal tener presente que, en nuestra calidad de abogados habilitados para el ejercicio de la profesión, asumiremos personalmente el patrocinio y poder en esta causa en representación de Empresa Portuaria Iquique, pudiendo actuar indistintamente en forma separada o conjunta, fijando domicilio para estos efectos en Av. Isidora Goyenechea 3621, piso 20, Las Condes, Santiago.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PEDIMOS: Tenerlo presente.

CUARTO OTROSÍ: Hacemos presente los siguientes medios de notificación electrónicos para los efectos que este H. Tribunal estime pertinentes: jpellegrini@pycia.cl; prencoret@pycia.cl; y mjcifuentes@pycia.cl.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PEDIMOS: Tenerlo presente.

JULIO PELLEGRINI VIAL
Firmado digitalmente por JULIO PELLEGRINI VIAL
Fecha: 2026.09.29 17:25:56 -03'00'

Pedro Rencoret Gutiérrez
Firmado digitalmente por Pedro Rencoret Gutiérrez
Fecha: 2026.09.29 17:29:19 -03'00'

María Jesús Cifuentes Acevedo
Firmado digitalmente por María Jesús Cifuentes Acevedo
Fecha: 2026.09.29 17:25:09 -03'00'