

CENTRO INTERNACIONAL DE ARREGLO DE  
DIFERENCIAS RELATIVAS A  
INVERSIONES

CARLOS RÍOS Y  
FRANCISCO JAVIER RÍOS  
Demandantes

Contra

LA REPÚBLICA DE CHILE  
Demandada

(Caso ARB/17/16)

AUDIENCIA SOBRE EL FONDO

Día 1  
Jueves 11 de abril de 2019  
Sala A 10, IDRC  
Londres, Reino Unido

COMPOSICIÓN DEL TRIBUNAL ARBITRAL:

Prof. GABRIELLE KAUFMANN-KOHLER,  
Presidente  
Sr. OSCAR M. GARIBALDI, Coárbitro  
Prof. BRIGITTE STERN, Coárbitro

SECRETARIADO DEL TRIBUNAL ARBITRAL:

Sra. MERCEDES CORDIDO-FREYTES DE KUROWSKI

ASISTENTES DEL TRIBUNAL ARBITRAL:

Sra. SABINA SACCO  
Sr. LUKAS MONTOYA

ESTENOTIPISTAS:

Paul Pelissier, TP-TC  
Rodolfo Rinaldi, TP  
D-R Esteno  
Colombres 566  
Ciudad Autónoma de Buenos Aires,  
República Argentina  
(1218ABD)  
info@dresteno.com.ar  
www.dresteno.com.ar  
(5411) 4957-0083

En representación de las demandantes:

Eduardo Silva Romero (Dechert Paris, LLP)  
José Manuel García Represa (Dechert Paris,  
LLP)  
Erica Stein (Dechert Paris, LLP)  
Luis Miguel Velarde Saffer (Dechert Paris,  
LLP)  
Mónica Garay (Dechert Paris, LLP)  
Antonio Gordillo Fernández de  
Villavicencio (Dechert Paris, LLP)  
Marie Bouchard (Dechert Paris, LLP)  
Clara Francisca Peroni (Dechert Paris,  
LLP)  
José Jareño (Dechert Paris, LLP)  
Lucía Elizalde Bulanti (Dechert London,  
LLP)  
Federico Arata (Dechert Paris, LLP)  
Judith Alves (Dechert Paris, LLP)  
Melina Mirambeaux Hernández (Dechert  
Paris, LLP)

Jorge Bofill (Bofill Escobar Silva Abogados)  
 Ricardo Escobar (Bofill Escobar Silva Abogados)  
 Francisco Aninat (Bofill Escobar Silva Abogados)  
 Carlos Mario Ríos Velilla  
 Francisco Javier Ríos  
 Adriana Rivera Salcedo (GPS Group)  
 Estefanía Ponce (GPS Group)  
 Julio Gibrán Harcha Sarrás (GPS Group)  
 Edgar Moisés Mac Allister (Testigo)  
 José Manuel Ferrer Fernández (Testigo)  
 Walter Hook (Perito)  
 Annie Weinstock (Perito)  
 Angélica Castro Rodríguez (Perito)  
 Andrés López Bonilla (Perito)  
 James Dow (Perito)  
 Richard Caldwell (Perito)  
 Emmanuelle Derré (Perito)

José Jiménez Pereira (Perito)  
 Ilinca Popescu (Perito)  
 Patrick Hartigan (Perito)

En representación de la demandada:  
 Paolo Di Rosa (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Patricio Grané Labat (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Gaela K. Gehring Flores (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Alexander A. Witt (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Claudia Taveras (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Cristina Arizmendi (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Michael Rodríguez (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Kelby P. Ballena (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Christina Poehlitz (Arnold & Porter Kaye Scholer LLP)  
 Andrea Rodríguez Escobedo (Arnold &

Porter Kaye Scholer LLP)  
 Carolina Valdivia (Subsecretaria, Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile)  
 Mairée Uran Bidegain (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile)  
 Pablo Nilo Donoso (Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile)  
 Diego Puga  
 Patricio Pérez Gómez (Testigo)  
 Andrés Gómez Lobo Echenique (Testigo)  
 Guillermo Muñoz Senda (Testigo)  
 Luis Willumsen (Perito)  
 Hugo E. Silva (Perito)  
 Colin Becker (Perito)  
 Joaquín Pérez (Perito)  
 Matthew D. Shopp (Perito)  
 Kiran P. Sequeira (Perito)

Paul Baez (Perito)

ÍNDICE

- Asuntos de procedimiento (Pág. 11)
- Alegato de apertura de los demandantes (Pág. 20)
- Alegato de apertura de la demandada (Pág. 162)
- Interrogatorio al testigo José Manuel Ferrer Fernández (Pág. 326)

(A la hora 9:02)

ASUNTOS DE PROCEDIMIENTO

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Buenos días a todos.

Me complace abrir esta audiencia y desear la bienvenida a todos. Lo siento por no saludar a cada una y cada uno personalmente, pero somos muchos y además, como la sala es muy exigua, me parece difícil. Pero el Tribunal saluda a todos.

Nos acomodaremos, espero, en el espacio muy estrecho. Lo siento.

Empiezo con la lista de los participantes. Conocen al Tribunal: la Profesora Stern a mi derecha, el señor Garibaldi a mi izquierda; la Secretaria del Tribunal y los asistentes detrás del Tribunal.

Los demandantes, los hermanos Ríos, están presentes con una delegación que, por favor, señor Silva Romero, ¿puede presentar los participantes por su parte?

SEÑOR SILVA ROMERO: Con mucho gusto, señora

presidenta. Muy buenos días.

Al lado mío se encuentra el doctor Jorge Bofill, de la firma Bofill Escobar Silva, en Santiago de Chile. Después está la doctora Erica Stein, de Dechert. Después José Manuel García Represa, de Dechert. Después el doctor Carlos Ríos, demandante. Después el doctor Javier Ríos, demandante. Después está la doctora Adriana Rivera, que es la directora jurídica del grupo de los hermanos Ríos, el grupo GPS. Después está la doctora Lucía Elizalde, de Dechert.

Y voy a empezar por detrás: está el doctor Federico Arata, de Dechert; está el doctor Francisco Aninat...

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Si se puede identificar.

SEÑOR SILVA ROMERO: De Bofill Escobar Silva, abogados en Santiago de Chile.

Está la doctora Mónica Garay, de Dechert. Después está el doctor José Jareño, de Dechert también. De este lado está la doctora Estefanía

1 Ponce, del grupo GPS. Está también el señor  
 2 Gibrán Harcha, del mismo grupo; después,  
 3 detrás, están la doctora Angélica Castro  
 4 Rodríguez, de Transconsult, y al lado de ella,  
 5 Andrés López, de Transconsult. Después, más  
 6 atrás -no los ven bien-, pero están los  
 7 expertos de BRT Planning International, Walter  
 8 Hook y Annie Weinstock, y más atrás están  
 9 nuestros expertos de Brattle. Están en su orden  
 10 el señor Richard Caldwell, después está el  
 11 profesor James Dow y, por último, está la  
 12 señora Emmanuelle Derré.

13 Espero no haber olvidado a nadie.

14 Quien les habla es Eduardo Silva Romero.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias. Voy  
 16 a pasar la palabra a usted para el mismo  
 17 ejercicio, por favor.

18 SEÑORA VALDIVIA: Muchas gracias, y buenos  
 19 días, señora presidenta y miembros del  
 20 Tribunal. Nuestra delegación se compone por mí,  
 21 Carolina Valdivia. Soy la viceministra de  
 22 Relaciones Exteriores de la República de Chile.

1 A mi lado, nuestros consejeros jurídicos:  
 2 Paolo Di Rosa, de Arnold & Porter; Patricio  
 3 Grané, también de Arnold & Porter; Gaela  
 4 Gehring, de Arnold & Porter; Alexander Witt,  
 5 Claudia Taveras y Cristina Arizmendi, también  
 6 de Arnold & Porter. Kelby Ballena -¿puede  
 7 identificarse?-, Christina Poehlitz, Andrea  
 8 Rodríguez Escobedo, también consejeras de  
 9 Arnold & Porter.

10 A mi derecha Mairée Uran Bidegain, del  
 11 Ministerio de Relaciones Exteriores de la  
 12 República de Chile; también está el señor Pablo  
 13 Nilo del Ministerio de Relaciones Exteriores y  
 14 Diego Puga, del Ministerio de Transporte y  
 15 Telecomunicaciones de la República de Chile.

16 Como peritos está el señor Luis Willumsen,  
 17 consultor independiente; Hugo Silva, también  
 18 consultor independiente; Colin Becker, de  
 19 PricewaterhouseCoopers; Joaquín Pérez, también  
 20 de PricewaterhouseCoopers -consultores y  
 21 auditores; y finalmente el señor Paul Baez, de  
 22 Versant Partners.

1 Muchas gracias.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien. El  
 3 orden del día de hoy es escuchar los alegatos  
 4 de apertura y después empezar con los  
 5 interrogatorios de los testigos. Cada parte  
 6 tendrá al máximo dos horas y media para su  
 7 alegato. De manera más general, las reglas de  
 8 esta audiencia están establecidas  
 9 principalmente en la Resolución Procesal 8,  
 10 pero también se encuentran las reglas en la  
 11 Resolución Procesal 1, y respecto de la  
 12 transparencia, confidencialidad, en la  
 13 Resolución 2. No hace falta repetir estas  
 14 reglas.

15 Destacaré dos puntos: cada parte tiene 13  
 16 horas y media para alegatos e interrogaciones.  
 17 La Secretaría indicará por email cada noche el  
 18 tiempo empleado durante el día.

19 La transcripción y la grabación de la  
 20 audiencia se publicarán en la página web del  
 21 CIADI en complemento de las reglas de  
 22 transparencia del Tratado entre Chile y

1 Colombia y, según lo acordado entre las partes,  
 2 debido a las dificultades logísticas no habrá  
 3 transmisión directa.

4 También la grabación y la transmisión  
 5 estarán sujetas a las reglas de  
 6 confidencialidad que se encuentran en la  
 7 sección 36 de la Resolución Procesal 8.

8 Puedo resumir cómo vamos a proceder si es un  
 9 tema que va a surgir porque me llama la  
 10 atención que no hay pasajes marcados como  
 11 confidenciales en los memoriales. Posiblemente  
 12 puede haber contenido confidencial en los  
 13 informes o en ciertos anexos, pero no voy a  
 14 hacer una gran exposición de las reglas. Y de  
 15 todas formas el tema no se planteará.

16 ¿Cómo es la expectativa? ¿Habrán temas  
 17 confidenciales necesitando una...

18 SEÑOR SILVA ROMERO: Gracias, señora  
 19 presidenta. Para los demandantes, creemos que  
 20 no va a ocurrir.

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien.

22 SEÑOR SILVA ROMERO: Y esperamos que no

1 ocurra.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Y cómo lo ve  
3 la demandada?

4 SEÑOR DI ROSA: Señora presidenta: nosotros  
5 vamos a tener un documento confidencial que lo  
6 va a presentar Versant en su presentación.

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien.

8 Entonces, repito cómo vamos a proceder,  
9 porque como no tenemos transmisión directa hay  
10 que ajustar las reglas un poco. La idea sería  
11 que cuando una parte, un testigo o experto  
12 presente información que a su criterio es  
13 protegida, lo señalaré con tarjetón rojo o lo  
14 dirás con palabras. (Risas.)

15 Y cuando una parte presenta información que  
16 a su criterio no sea protegida, la otra parte  
17 podrá señalar que se trata de información  
18 protegida. Si hay una objeción sobre el  
19 carácter confidencial o no, el Tribunal  
20 resolverá la objeción. Lo podrá hacer  
21 inmediatamente o ulteriormente. Como no hay  
22 transmisión directa, no hay urgencia. Tendrá

1 que ser antes de la publicación, claro.

2 Después las partes de la grabación y de la  
3 transcripción que se refieran a información  
4 protegida serán marcadas como confidencial y no  
5 se publicarán. ¿Les parece esto un  
6 procedimiento aceptable? ¿Sí? Bien.

7 Es todo lo que el Tribunal quería mencionar  
8 antes de pasar a los alegatos.

9 Como previsto, veremos a qué hora se termina  
10 el alegato de los demandantes y veremos si es  
11 el momento de tomar una pausa para el almuerzo  
12 temprano o si es mejor continuar con el alegato  
13 de la República de Chile.

14 ¿Hay preguntas o comentarios antes de  
15 empezar con los alegatos de los demandantes?

16 SEÑOR SILVA ROMERO: Gracias, señora  
17 presidenta. Solo un punto de información.  
18 Nosotros ayer les remitimos a nuestros amigos  
19 representando a Chile algunos demostrativos que  
20 vamos a utilizar en nuestra presentación  
21 PowerPoint en un instante; no recibimos  
22 demostrativos de la parte de Chile. Gracias.

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Significará  
2 que no tienen demostrativos.

3 SEÑOR DI ROSA: No los tenemos, señora  
4 presidenta. Simplemente para observar que los  
5 demostrativos de las demandantes llegaron tres  
6 horas tarde, de modo que no estaban en  
7 conformidad con las reglas procesales, pero no  
8 obstante ello no vamos a objetar formalmente.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

10 SEÑOR SILVA ROMERO: Señora presidenta: no  
11 fueron tres horas más tarde; creo que fueron 20  
12 minutos más tarde.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Como no hay  
14 objeción, no vamos a...

15 SEÑOR SILVA ROMERO: Sí, pero...

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Lo anoto.  
17 Gracias.

18 Tengo una duda antes de empezar: el señor  
19 Carlos Ríos es testigo de hecho, y no sé si  
20 puede estar en la sala durante el alegato de  
21 apertura.

22 SEÑOR SILVA ROMERO: Entendemos que sí.

1 Entendimos que sí. Hay una regla quizás...

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Que hay una  
3 persona que se designa como representante de  
4 parte aunque sea testigo.

5 SEÑOR SILVA ROMERO: Correcto. Es esa regla.

6 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, gracias.  
7 Estamos de acuerdo sobre esto. Entonces, señor,  
8 está bienvenido.

9 SEÑOR RÍOS VELILLA: Gracias.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien, ¿hay  
11 comentarios, preguntas por parte de Chile? No.  
12 Bien.

13 Así que tiene la palabra.

14 ALEGATO DE APERTURA DE LAS DEMANDANTES

15 SEÑOR SILVA ROMERO: Muchas gracias, señora  
16 presidente y miembros del Tribunal.

17 Este es un caso en el que unos  
18 inversionistas a la cabeza de un grupo  
19 importante en Sudamérica se han visto  
20 despojados totalmente de su inversión por causa  
21 de omisiones y acciones, todas  
22 conductas -decimos nosotros- de mala fe,

1 omisiones y acciones del Estado receptor de  
2 dicha inversión, es decir, Chile.

3 De las numerosas omisiones de Chile en este  
4 caso merece la pena subrayar una que de cierta  
5 manera engloba a todas las demás y se trata,  
6 miembros del Tribunal, de la ausencia de  
7 medidas tomadas por el Estado tendientes a  
8 restablecer el equilibrio económico de las  
9 concesiones. Por el lado de las acciones de  
10 Chile en este caso basta con mencionar por  
11 ahora los actos de discriminación de los que  
12 han sido víctimas los operadores colombianos  
13 del Transantiago.

14 Cuatro series de observaciones son  
15 necesarias, miembros del Tribunal, para  
16 desarrollar esta afirmación que acabo de hacer  
17 y para introducir nuestros alegatos de  
18 apertura. En primer lugar, nos parece  
19 fundamental subrayar que nuestros clientes son  
20 accionistas de grandes empresas en varios  
21 países de América Latina; es un grupo  
22 importante en la región. Y segundo, también nos

1 parece importante subrayar que nuestros  
2 clientes tienen una experiencia muy relevante  
3 en concesiones de servicios públicos, también  
4 en la región, incluido el servicio público de  
5 transporte.

6 Sobre este último punto, por ejemplo, Carlos  
7 Ríos testifica lo siguiente -como pueden ver en  
8 la pantalla-: "A la hora de tomar la decisión  
9 de invertir en el Transantiago a finales de  
10 2004 Javier y yo no solo teníamos una amplia  
11 experiencia en la gestión y operación de  
12 exigentes servicios públicos concesionados,  
13 como lo es la recolección de residuos, sino que  
14 también llevábamos 5 años desempeñándonos con  
15 éxito como operadores del Transmilenio", que es  
16 el equivalente del Transantiago pero en la  
17 ciudad de Bogotá, Colombia.

18 No es por lo tanto, miembros del Tribunal,  
19 sorprendente que los hermanos Ríos sean los  
20 dueños de Alsacia y Express, las compañías de  
21 este caso, esto es, los operadores más  
22 importantes del Transantiago que, como ustedes

1 saben, es el sistema de transporte por buses  
2 del área metropolitana de Santiago de Chile.

3 Algunas cifras del negocio de las compañías  
4 que ustedes ven en la pantalla demuestran la  
5 magnitud de las operaciones de Alsacia y  
6 Express. Las compañías están a cargo de prestar  
7 alrededor del 30 por ciento del total de los  
8 servicios de transporte por bus en Santiago.  
9 Repito, es el 30 por ciento. Express opera 1239  
10 buses. Express emplea a 4880 personas. Cada día  
11 Express transporta casi 600.000 personas que  
12 pagan su pasaje y recorre más de 270.000  
13 kilómetros.

14 Por su parte, Alsacia opera 741 buses y  
15 emplea a 3200 personas, y cada día Alsacia  
16 transporta a casi 410.000 personas que pagan su  
17 pasaje y recorre casi 160.000 kilómetros.

18 Este, miembros del Tribunal, es el negocio,  
19 la inversión que ha perdido todo su valor al  
20 día de hoy por causa de las omisiones y  
21 acciones de mala fe de Chile.

22 En segundo lugar, segunda serie de

1 observaciones, Chile sabía que las inversiones  
2 de los demandantes se encontraban en una  
3 situación financiera crítica, y en lugar de  
4 corregir dicha situación, como lo mandaban  
5 tanto el derecho chileno como las concesiones,  
6 agravó la situación. Y dos observaciones son  
7 necesarias sobre este punto. Primero, pese a  
8 que Chile había prometido en un primer momento  
9 una tasa interna de rentabilidad, de retorno,  
10 de al menos un 15 por ciento a los  
11 inversionistas del sistema de Transantiago,  
12 Chile sabía que la operación del Transantiago  
13 bajo los nuevos contratos de concesión que el  
14 Estado impuso en 2011 era deficitaria y estaba  
15 condenada al fracaso.

16 Como muestran los informes de Econsult, que  
17 se pueden ver en la pantalla, Chile ya sabía  
18 por tarde en el 2012 que el flujo de caja neto  
19 de Alsacia era negativo y cercano a los 10.000  
20 millones de pesos chilenos y que sería cada vez  
21 más negativo en 2017 y 2018. Este es el exhibit  
22 muy importante C-613. Y Chile sabía también que

1 la mayoría de los operadores tendrían una  
 2 rentabilidad negativa al operar en el  
 3 Transantiago y que la TIR -la tasa interna de  
 4 retorno de Alsacia era también negativa. Y ese  
 5 es el exhibit C-374, muy importante para este  
 6 caso también.

7 Dos puntos sobre estos informes de Econsult  
 8 deben ser subrayados de entrada. Primero, los  
 9 cálculos que se hacen en dichos informes se  
 10 realizan sobre la base de los términos de los  
 11 nuevos contratos de concesión, es decir, son  
 12 cálculos que dicen: "Si seguimos aplicando el  
 13 contrato tal y como está esos son los  
 14 resultados que van a arrojar dichos contratos".  
 15 Y segundo el director de Econsult era hasta  
 16 hace poco el señor José Ramón Valente, quien es  
 17 hoy día el ministro de Economía de la República  
 18 de Chile.

19 Y es importante señalar aquí y ahora,  
 20 miembros del Tribunal, que Chile no ha  
 21 discutido ni comentado en ningún momento en sus  
 22 escritos los informes de Econsult que acreditan

1 los hechos que acabo de mencionar. Ya lo han  
 2 entendido ustedes: esos documentos son  
 3 cruciales para este caso.

4 Debo también resaltar que fue el propio  
 5 Estado quien mediante la resolución exenta  
 6 número 337 del 6 de marzo de 2012, C-662,  
 7 solicitó a Econsult el análisis de la situación  
 8 financiera de los operadores del Transantiago.  
 9 Esos son informes pedidos por el Estado, y a  
 10 pesar de las alarmantes conclusiones a las que  
 11 llegó Econsult, Chile decidió ocultar a los  
 12 operadores el contenido de estos informes. Tuvo  
 13 que ser Su-bus, es decir, el otro operador  
 14 colombiano del Transantiago, quien comunicara  
 15 el primer informe a Alsacia y Express, tras  
 16 haberlo obtenido por medio de la ley de  
 17 transparencia de Chile.

18 En cuanto al segundo informe de Econsult,  
 19 los demandantes solo han tenido conocimiento de  
 20 su existencia y contenido tras recibirlo  
 21 durante la fase de producción de documentos de  
 22 este arbitraje.

1 Segundo punto sobre el equilibrio económico  
 2 de estos contratos: a pesar de saber que las  
 3 compañías estaban condenadas al fracaso, el  
 4 Estado no tomó las medidas necesarias para  
 5 restablecer, como debía, el equilibrio  
 6 económico de los nuevos contratos de concesión.  
 7 Esa sin embargo era, como vemos en la pantalla,  
 8 su obligación. El principio protector del  
 9 equilibrio económico de concesiones como las de  
 10 este caso existe, miembros del Tribunal, más  
 11 allá del texto de los contratos; esto es,  
 12 existe en el derecho chileno. No debe haber  
 13 ninguna duda en este caso de que tal principio  
 14 se deriva de otro consagrado en la Constitución  
 15 política chilena que es el de la continuidad de  
 16 la prestación en la prestación del servicio  
 17 público en general, en particular del servicio  
 18 público de transporte.

19 Mi colega el doctor Jorge Bofill regresará  
 20 sobre este tema más adelante.

21 Pero el punto es simple y hay que subrayarlo  
 22 de entrada: si no se garantiza el equilibrio

1 económico de las concesiones cuando se da un  
 2 servicio público a particulares para que lo  
 3 presten, la prestación de ese servicio público  
 4 podría verse interrumpida, lo que sería  
 5 simplemente violatorio de la Constitución. Y es  
 6 por ello que al lado de la garantía del  
 7 equilibrio económico del contrato las  
 8 concesiones precisan que también es obligación  
 9 del Estado velar por la sostenibilidad de los  
 10 concesionarios. Sostenibilidad de los  
 11 concesionarios.

12 Hay un anexo a estos contratos que es muy  
 13 importante, y ya lo mencionaremos más adelante,  
 14 que es el anexo 9 de los nuevos contratos de  
 15 concesión, pero quería mencionar este anexo de  
 16 entrada para que lo tengan en mente.

17 Bien, en vez de observar, como debía, estas  
 18 dos garantías Chile prefirió inobservar sus  
 19 compromisos para con los demandantes. Chile,  
 20 por ejemplo, no luchó activamente contra la  
 21 evasión. Aquí alegan de mala fe que no tienen  
 22 ninguna obligación de luchar contra la evasión.

1 Es un argumento simplemente increíble.  
 2 Segundo, Chile no desarrolló las  
 3 infraestructuras prometidas. Como veremos, se  
 4 trata, entre otras obras, de los corredores  
 5 segregados para los buses. Y, tercero, también,  
 6 por ejemplo, Chile tampoco protegió la  
 7 inversión de los demandantes frente al  
 8 vandalismo.

9 Llego a la tercera serie de observaciones  
 10 introductorias y es que Chile además de ignorar  
 11 sus obligaciones respecto de las compañías,  
 12 esto es, de incumplir por omisión, también las  
 13 maltrató de forma activa. Se trata de las  
 14 acciones. Y esto, miembros del Tribunal, es  
 15 simplemente extraordinario en este caso. Chile,  
 16 en pocas palabras, discriminó a las compañías y  
 17 al otro operador colombiano Su-Bus.

18 Este hecho ha quedado acreditado y probado  
 19 en este caso sin que Chile lo haya rebatido de  
 20 ninguna manera, y sobre este punto quiero hacer  
 21 dos observaciones.

22 Primera observación: Rosa Palma, quien es

1 accionista y directora de Su-Bus, de  
 2 nacionalidad chilena, denunció dicha  
 3 discriminación en su declaración testimonial.  
 4 Dijo, y cito, como ven en la pantalla que "el  
 5 gobierno nos trató de manera injusta y  
 6 discriminatoria con el pretexto de que éramos  
 7 un mal operador".

8 También explica la señora Palma en su  
 9 declaración escrita que Chile les discriminó al  
 10 expropiarle rutas y dárselas a operadores  
 11 chilenos en condiciones más favorables al  
 12 rechazar aumentos de flota que sí autorizaban a  
 13 compañías chilenas y al retrasar los procesos  
 14 de revisión excepcional, lo que en su conjunto  
 15 dejó a Su-Bus en una situación financiera  
 16 cercana a la insolvencia.

17 Y aquí me debo detener para señalar un par  
 18 de hechos de suma importancia. Chile, miembros  
 19 del Tribunal, no menciona a Rosa Palma ni a su  
 20 declaración en ninguno de sus memoriales y,  
 21 como ustedes saben, no la llamó a declarar en  
 22 esta audiencia.

1 Ahora bien, al igual que Su-Bus las  
 2 compañías Alsacia y Express también sufrieron  
 3 expropiaciones, rechazos de aumento de flota y  
 4 retrasos en los procesos de revisión que siguen  
 5 inconclusos y de los que además se han retirado  
 6 reclamos esenciales.

7 Segundo punto sobre la discriminación: el  
 8 experto de Quantil, que tampoco ha sido llamado  
 9 por Chile a declarar en esta audiencia, ha  
 10 demostrado que el Estado discriminó tanto a Su-  
 11 Bus como a Alsacia y Express en el diseño y la  
 12 aplicación del índice de cumplimiento de  
 13 frecuencias y otros índices pues, cito, "las  
 14 restricciones de los programas de operación  
 15 implican que las empresas Alsacia, Express y  
 16 Su-Bus deberían tener un menor índice ICF".

17 La prueba aportada por Quantil, nuestros  
 18 expertos de Quantil, miembros del Tribunal, no  
 19 ha sido rebatida de ninguna manera por Chile en  
 20 este arbitraje.

21 Llego entonces al cuarto y último grupo de  
 22 observaciones introductorias, y es que los

1 demandantes deben recibir una compensación por  
 2 estas acciones y omisiones. Y sobre este tema  
 3 quiero hacer tres comentarios. Primero, Chile  
 4 pretende negar la causalidad de los daños  
 5 reclamados en este arbitraje alegando que los  
 6 demandantes habrían sido irresponsables y  
 7 habrían llevado a las compañías a endeudarse de  
 8 manera excesiva, y sobre este punto quiero  
 9 hacer tres comentarios.

10 Primero, el nivel de endeudamiento de las  
 11 compañías es consistente con los estándares de  
 12 la industria y con las expectativas del propio  
 13 estado chileno. En efecto, Chile esperaba que  
 14 los operadores de rutas troncales, como las  
 15 compañías, financiaran entre el 85 por ciento y  
 16 el 97,4 por ciento de sus inversiones vía deuda  
 17 hasta el 97,4 por ciento. Y conviene recordar  
 18 que las compañías son propietarias de sus  
 19 terminales.

20 Segundo, las críticas de Chile se basan en  
 21 un indebido hindsight. Chile nunca analiza la  
 22 razonabilidad de las decisiones de

1 financiamiento de los demandantes en el momento  
 2 en que éstas se adoptaron. Por ejemplo, Chile  
 3 ignora deliberadamente que la emisión de bonos  
 4 realizada por Alsacia en el 2011 contó con el  
 5 respaldo de sofisticados agentes financieros  
 6 como JP Morgan y Bank of America. Y, tercero,  
 7 las críticas de Chile ignoran el impacto que  
 8 sus propias acciones y omisiones han tenido en  
 9 la evolución de los indicadores financieros de  
 10 las compañías.

11 Segundo comentario sobre el quantum. Chile  
 12 también pretende negar la causalidad del daño  
 13 alegando que las malas decisiones de las  
 14 compañías les habrían generados sobre costos;  
 15 sin embargo Brattle demuestra que este es un  
 16 tema irrelevante.

17 Tercero, Chile se dedica a hacer  
 18 comparaciones entre las compañías y otros  
 19 operadores para sacar supuestas conclusiones  
 20 negativas sobre las operaciones de Alsacia y  
 21 Express. Sin embargo estas comparaciones son  
 22 totalmente irrelevantes porque, como reconocen

1 los propios expertos de Chile, las operaciones  
 2 de las compañías no son comparables a las de  
 3 los otros operadores.

4 En los minutos que siguen, miembros del  
 5 Tribunal, mis compañeros y yo vamos a  
 6 profundizar estos comentarios que acabo de  
 7 realizar y lo haremos en las secciones que  
 8 ustedes ven en este momento en la diapositiva.  
 9 Y con su venia paso a hacer nuestras  
 10 alegaciones sobre la inversión inicial de  
 11 nuestros clientes en el Transantiago.

12 Para poder entender un poco mejor por qué  
 13 estamos aquí hoy, miembros del Tribunal, quiero  
 14 dedicar unos instantes a contarles cómo los  
 15 demandantes llegaron a invertir en el  
 16 Transantiago y de qué manera realizaron esta  
 17 inversión, la inversión que ustedes deben  
 18 proteger. A comienzo de la década de los 2000  
 19 el sistema de transporte público de Santiago  
 20 estaba simplemente colapsado y de ahí nace el  
 21 ambicioso proyecto de la reforma integral del  
 22 sistema y la creación del Transantiago.

1 Sin embargo, para ello Chile no tenía los  
 2 capitales suficientes y necesitaba importantes  
 3 niveles de inversión, tanto así que las  
 4 autoridades chilenas multiplicaron las  
 5 iniciativas para traer a inversionistas  
 6 extranjeros al sistema, y me detendré ahora en  
 7 la descripción de dos de estas iniciativas para  
 8 traer inversiones extranjeras.

9 En primer lugar, las bases de licitación de  
 10 2004 suscitaron el interés de varios operadores  
 11 internacionales por las atractivas garantías  
 12 que contenían estas bases, que eran de dos  
 13 tipos: primero, Chile garantizó a los  
 14 operadores que el 95 por ciento de sus ingresos  
 15 serían fijos, esto es, independiente de lo que  
 16 pasara en la demanda real; y segundo, Chile  
 17 garantizó a los operadores que en caso de no  
 18 recibir los ingresos esperados haría sus  
 19 mejores esfuerzos para preservar el equilibrio  
 20 económico del sistema. Ustedes ven ahí el  
 21 exhibit C-73, que es muy importante.

22 En segundo lugar, segundo tipo de

1 iniciativas para atraer inversión, el gobierno  
 2 chileno organizó un seminario para convencer a  
 3 potenciales inversionistas de invertir en el  
 4 Transantiago, y durante ese seminario se  
 5 mencionaron cinco compromisos de suma  
 6 importancia para el proyecto. Chile aseguró que  
 7 el proyecto generaría retornos atractivos de  
 8 sobre el 15 por ciento -ya lo mencioné-, que el  
 9 negocio de los concesionarios operaría de  
 10 manera estable y eficiente, que los riesgos  
 11 estarían acotados mediante posibles ajustes en  
 12 los plazos de concesión, que los concesionarios  
 13 se beneficiarían de ingresos garantizados, es  
 14 decir, independiente de lo que ocurriera en la  
 15 demanda real, y también se insistió mucho sobre  
 16 lo que llamaban "riesgo Chile," es decir, el  
 17 marketing para decir que Chile era un país más  
 18 seguro que los demás de América del Sur. Y es a  
 19 raíz de esos compromisos, miembros del  
 20 Tribunal, que los demandantes decidieron  
 21 invertir en el Transantiago.

22 Quiero ahora detenerme a explicar cómo los

1 demandantes realizaron su inversión inicial. En  
 2 aquel entonces el Transantiago parecía un  
 3 proyecto que garantizaba una inversión estable  
 4 y rentable y por ello los demandantes  
 5 consideraron que era un proyecto idóneo para  
 6 recurrir al sistema de financiación de project  
 7 finance, lo que es muy importante en este caso.

8 Además la financiación del proyecto había  
 9 sido concebida por Chile como un project  
 10 finance, que era lo clásico en la industria.  
 11 Como es usual, y ustedes lo saben, en un  
 12 sistema de project finance los demandantes  
 13 estructuraron la financiación inicial en dos  
 14 partes.

15 En primer lugar, los demandantes  
 16 contribuyeron entre el 2005 y el 2007 alrededor  
 17 de 70 millones de dólares; en segundo lugar,  
 18 complementaron dicha contribución con una  
 19 importante emisión de deuda de alrededor de 400  
 20 millones de dólares. Dicha emisión de deuda -  
 21 hay que subrayarlo- fue evaluada, avalada y  
 22 otorgada por una unidad del banco HSBC

1 especializada en project finance en su rol de  
 2 agente estructurador y por tres prestigiosas  
 3 agencias de financiamiento internacional que  
 4 participaron como prestamistas: EKN, NIB y  
 5 Nexi.

6 Ahora bien, luego de un comienzo caótico  
 7 entre el 2005 y el 2007 del Transantiago, en  
 8 los años sucesivos a esta inversión inicial  
 9 Chile tomó una serie de medidas que para los  
 10 demandantes confirmaron que la operación del  
 11 Transantiago les permitiría no solo recuperar  
 12 su inversión inicial, sino también obtener  
 13 dividendos, una rentabilidad, el objetivo de  
 14 cualquier inversionista. Y estas medidas entran  
 15 en cuatro categorías que hemos identificado en  
 16 esta diapositiva. Primero, Chile tomó medidas  
 17 para normalizar el funcionamiento del  
 18 Transantiago. Ejemplos de estas medidas que  
 19 pueden ver en verde en la cronología que se  
 20 encuentra en la pantalla son la modificación  
 21 sustancial en noviembre de 2007 de los  
 22 contratos iniciales de concesión para remediar

1 la insuficiencia de buses y el déficit  
 2 financiero del sistema; segundo, la puesta en  
 3 marcha de los sistemas de pago y control de  
 4 flota del sistema en julio y diciembre de 2007;  
 5 tercero, la creación de varias instituciones a  
 6 cargo de controlar y vigilar el funcionamiento  
 7 del Transantiago.

8 Chile también implementó medidas a favor del  
 9 uso del transporte público por bus que  
 10 impulsaron la demanda de usuarios, y entre  
 11 estas medidas hay dos iniciativas legislativas  
 12 en la pantalla: la Ley 20.378 del 2009, que  
 13 creó un subsidio nacional para el transporte  
 14 público, y la ley 20.468, del 11 de noviembre  
 15 de 2010, que aumentó dicho subsidio para el  
 16 transporte público. Chile también implementó  
 17 varias medidas para luchar contra la evasión, y  
 18 entre estas también hay dos iniciativas  
 19 legislativas contra la evasión que aparecen en  
 20 azul en la pantalla.

21 Finalmente, entre el 2008 y el 2011 Chile  
 22 tomó varias medidas para mejorar la

1 infraestructura vial de Santiago, y es sobre la  
 2 base de esta expectativa positiva generada por  
 3 todas estas medidas que los demandantes  
 4 decidieron tomar el control de Express,  
 5 teniendo como objetivo entre otras cosas, como  
 6 es la refinanciación de la deuda, teniendo como  
 7 objetivo fomentar sinergias con Alsacia. Para  
 8 ello, el 18 de febrero de 2011 Alsacia emitió  
 9 bonos en los mercados internacionales por un  
 10 monto total de 464 millones de dólares.

11 Y cabe destacar, miembros del Tribunal, que  
 12 esta decisión de emitir bonos fue analizada,  
 13 evaluada y avalada por actores financieros  
 14 experimentados que llevaron a cabo rigurosas  
 15 due diligences financieras, operativas y  
 16 jurídicas. Esos actores también analizaron el  
 17 riesgo de que Alsacia y Express tuvieran un  
 18 operador único, es decir el grupo Ríos.

19 ¿Quiénes fueron esos actores importantes que  
 20 avalaron la emisión de esos bonos? Primero, los  
 21 prestigiosos bancos de inversión JP Morgan y  
 22 Bank of America Merrill Lynch, que actuaron

1 como underwriters y que analizaron la emisión.  
 2 Segundo, las agencias de calificación que  
 3 avalaron la emisión y que son de las más  
 4 conocidas a nivel mundial, se trata nada más y  
 5 nada menos que de Moody's y Fitch que, como  
 6 pueden ver en la pantalla, calificaron la  
 7 emisión de riesgo bajo. Y tercero, los  
 8 inversionistas institucionales sofisticados  
 9 como Blackrock, AllianceBernstein, Pacific  
 10 Life, Ashmore, etcétera, que suscribieron el  
 11 100 por ciento de los bonos que fueron  
 12 emitidos. La participación de estos actores y  
 13 la suscripción al ciento por ciento de los  
 14 bonos confirma, sin ninguna duda, el carácter  
 15 razonable de la emisión del bono.

16 Vale la pena subrayar que Chile nunca se  
 17 quejó, miembros del Tribunal, antes de este  
 18 arbitraje de la emisión de los bonos. Se trata,  
 19 que habrán entendido ustedes, de un argumento  
 20 elaborado para este arbitraje.

21 En marzo de 2011, un mes después de la  
 22 emisión de los bonos, Chile publicó la Ley

1 20.504, la cual autorizó al Estado a terminar  
 2 anticipada y unilateralmente los contratos de  
 3 concesión firmados con las compañías en 2005,  
 4 los contratos iniciales. Y, como sabemos, nueve  
 5 meses más tarde, en diciembre de 2011, los  
 6 demandantes accedieron a firmar los nuevos  
 7 contratos de concesión, y esto lo hicieron por  
 8 al menos tres motivos.

9 En primer lugar, porque como demuestra el  
 10 recuento que acabo de hacer, Chile se estaba  
 11 portando hacia el 2011 de tal manera que  
 12 generaba confianza en que una inversión en el  
 13 Transantiago podía ser una inversión rentable.  
 14 En segundo lugar, también porque Chile ofreció  
 15 incentivos económicos a los demandantes para  
 16 que siguieran operando en el Transantiago; les  
 17 ofreció la operación de un servicio adicional,  
 18 el alimentador D, y el pago de indemnizaciones  
 19 por la terminación anticipada de los contratos  
 20 de concesión iniciales. Y en tercer lugar, y lo  
 21 más importante, porque Chile reiteró varios  
 22 compromisos que acabaron por convencer a los

1 demandantes de la conveniencia de suscribir los  
 2 nuevos contratos de concesión. Y vamos a hablar  
 3 en unos minutos de esos compromisos en más  
 4 detalle.

5 Sin embargo, para poder entender por qué  
 6 esos compromisos fueron particularmente  
 7 importantes, quiero detenerme a explicar muy  
 8 rápidamente el modelo de negocio de las  
 9 compañías y para eso hablaré rápidamente de  
 10 cuáles son los ingresos y cuáles son los  
 11 costos.

12 En cuanto a los ingresos, solo tres  
 13 comentarios. En primer lugar, como mencioné,  
 14 bajo los contratos de concesión iniciales Chile  
 15 garantizó que los operadores recibirían  
 16 ingresos fijos. Ahora, ingresos variables por  
 17 demanda real representan aproximadamente el 72  
 18 por ciento de los ingresos totales de las  
 19 compañías. Como se ve en la pantalla, estos  
 20 ingresos se calculan mensualmente multiplicando  
 21 la demanda real de pasajeros que pagan sus  
 22 billetes de bus por el precio por pasajero

1 transportado o PPT, esto es la tarifa regulada  
 2 que debe pagar todo pasajero transportado.

3 En cada liquidación mensual el PPT se  
 4 actualiza con base en el mecanismo de ajuste  
 5 por costos o MAC. El MAC es un mecanismo  
 6 contractual que busca que las compañías no se  
 7 vean afectadas por fluctuaciones en sus costos  
 8 operativos -mano de obra, combustible,  
 9 etcétera-.

10 En segundo lugar, las compañías recibieron -  
 11 - reciben un ingreso fijo por kilómetros  
 12 recorridos que representa el otro 28 por ciento  
 13 de los ingresos totales de las compañías. En  
 14 otras palabras, bajo los nuevos contratos de  
 15 concesión el componente fijo de los ingresos se  
 16 vio reducido del 95 por ciento al 28 por  
 17 ciento. Y la fórmula en la pantalla explica  
 18 cómo se calculan estos ingresos.

19 En tercer lugar, los ingresos de las  
 20 compañías se pueden ver reducidos por la  
 21 aplicación de una serie de descuentos y multas  
 22 previstos en los nuevos contratos de concesión.

1 Los descuentos buscan incentivar que los  
2 operadores cumplan con una serie de indicadores  
3 del servicio, y los nuevos contratos de  
4 concesión aumentaron el número y alcance de  
5 dichos indicadores al establecer, entre otros,  
6 el índice de cumplimiento de frecuencia que  
7 busca asegurar que exista una determinada  
8 cantidad de buses en circulación, el índice de  
9 cumplimiento de regularidad, que busca asegurar  
10 que exista cierta regularidad en los tiempos  
11 entre los buses. Y el Ministerio puede aplicar  
12 descuentos sobre los ingresos quincenales de  
13 los operadores si esos no obtienen los  
14 indicadores esperados.

15 En cuanto a las multas, sancionan el  
16 incumplimiento de diversas obligaciones de los  
17 operadores, incluido el incumplimiento  
18 reiterado de los indicadores. Los nuevos  
19 contratos de concesión establecieron un sistema  
20 de multas, las cuales varían dependiendo de la  
21 gravedad del incumplimiento y pueden llegar  
22 hasta los 120.000 dólares. Estas son las

1 variables importantes en cuantos a los  
2 ingresos.

3 En cuanto a los costos del negocio, estos  
4 son -y esto no es misterioso- el CAPEX y OPEX;  
5 en cuanto a los costos de inversión, durante la  
6 vida de las concesiones se relacionan con los  
7 1980 buses que las compañías utilizan y los 5  
8 terminales de buses de propiedad de las  
9 compañías, y tienen en pantalla por ejemplo,  
10 imágenes satelitales de los terminales de  
11 Puente Alto y Pudahuel. En el año 2010 las  
12 inversiones de capital, miembros del Tribunal,  
13 ya excedían los 435 millones de dólares.

14 En cuanto a los costos operativos, tampoco  
15 ningún misterio. Hay cinco rubros principales:  
16 los costos laborales, los costos de reparación  
17 y mantenimiento, los costos de combustible, los  
18 costos administrativos y de gerenciamiento, los  
19 costos de leasing o arrendamiento de buses.  
20 Descripto el negocio de los demandantes,  
21 miembros del Tribunal, es menester pasar a  
22 presentar aquellos compromisos que Chile

1 reiteró para que las compañías aceptaran  
2 celebrar los nuevos contratos de concesión.  
3 Primero, el doctor Jorge Bofill presentará, con  
4 su venia, los compromisos que se hallan en el  
5 derecho chileno y luego yo retomaré la palabra  
6 para presentar los compromisos que están en los  
7 contratos.

8 SEÑOR BOFILL: Muchas gracias. Buenos días  
9 señora presidente, miembros del Tribunal,  
10 estimados colegas de Chile.

11 Para comprender el sentido y alcance de los  
12 compromisos asumidos por el Estado de Chile al  
13 suscribir los nuevos contratos de concesión es  
14 necesario revisar el ordenamiento jurídico  
15 chileno vigente a la época en que ellos fueron  
16 negociados. Esto es así porque según el  
17 artículo 22 de la ley de efecto retroactivo de  
18 las leyes, que está en pantalla, en todo  
19 contrato se entenderán incorporadas las leyes  
20 vigentes al tiempo de su celebración. Esto es  
21 una norma, miembros del Tribunal, del año 1861  
22 y desde siempre ha constituido una base

1 estructural del sistema jurídico chileno. Por  
2 lo tanto, los demandantes fundan sus  
3 alegaciones en los compromisos adquiridos por  
4 Chile, tanto en el texto literal de los nuevos  
5 contratos de concesión como en las leyes  
6 vigentes al tiempo de su celebración.

7 Dicho artículo 22 complementa otras dos  
8 normas básicas del derecho contractual chileno,  
9 que también están en pantalla. Ellos son el  
10 artículo 1444 del Código Civil chileno, que es  
11 del año 1855, que dispone que son cosas de  
12 naturaleza del contrato las que se entienden  
13 pertenecerle sin necesidad de una cláusula  
14 especial. En consecuencia, esas dos normas  
15 fijan las obligaciones asumidas por Chile en  
16 los contratos.

17 Además, el artículo 1546 ordena que los  
18 contratos se ejecuten de buena fe, y esto está  
19 en la cita, por consiguiente, obligan no solo  
20 a lo que en ellos se expresa sino a todas las  
21 cosas que emanan precisamente de la naturaleza  
22 de la obligación o que por ley o la costumbre

1 pertenecen a ella. Entonces, de estas tres  
 2 normas se sigue que para determinar el sentido  
 3 y alcance de los compromisos asumidos por Chile  
 4 es necesario que revisemos las normas  
 5 constitucionales y legales chilenas que regían  
 6 en la época y que realicemos una interpretación  
 7 de buena fe de esas normas. Es probable que  
 8 volvamos a escuchar de Chile el argumento del  
 9 *pacta sunt servanda*; esta parte no tiene  
 10 ninguna objeción con ese argumento.

11 Efectivamente, *pacta sunt servanda*, pero *pacta*  
 12 en Chile son los contratos más las leyes  
 13 vigentes al momento de su celebración que les  
 14 resulten aplicables.

15 ¿Cuáles son estas leyes? Lo que Chile iba a  
 16 firmar son contratos administrativos, más  
 17 precisamente contratos de concesión, en los que  
 18 el Estado entrega o entregó a las compañías la  
 19 prestación del servicio público de transporte.  
 20 Y hay que tener presente que quien entregó la  
 21 concesión es nada menos que el Estado de Chile  
 22 con todas sus potestades, prerrogativas, cargas

1 y obligaciones. ¿Cuáles son entonces estos  
 2 compromisos que asumió Chile en los nuevos  
 3 contratos de concesión? Primero, mantener y  
 4 restablecer el equilibrio económico de los  
 5 contratos; segundo, ejecutar el plan de  
 6 mejoramiento de la infraestructura en el año  
 7 2011 diseñado en el año 2011; tercero  
 8 fiscalizar, tomar medidas para controlar la  
 9 evasión, y en su caso sancionarla; y por  
 10 último, ejercer la potestad de policía y las  
 11 facultades jurisdiccionales del Estado para  
 12 perseguir y reducir el vandalismo.

13 Es también importante mencionar que en buena  
 14 medida estas obligaciones emanan de normas  
 15 jurídicas dictadas por Chile con el preciso fin  
 16 de resolver los problemas que enfrentaba el  
 17 sistema de transporte público; son normas  
 18 especiales dictadas para este sistema de  
 19 transporte público.

20 De acuerdo al derecho chileno, Chile estaba  
 21 obligado a mantener y en su caso restablecer el  
 22 equilibrio económico de los nuevos contratos de

1 concesión. Esta obligación surge de los  
 2 principios constitucionales de servicialidad y  
 3 continuidad de la función pública, así como del  
 4 derecho constitucional a la igual repartición  
 5 de las cargas públicas. Esta obligación consta  
 6 en la ley y además fue expresamente incluida en  
 7 los contratos de concesión.

8 La Constitución de Chile reconoce lo que la  
 9 doctrina y jurisprudencia han llamado el  
 10 principio de servicialidad del Estado. Según se  
 11 puede ver en pantalla, el artículo 1° de la  
 12 Constitución chilena dice que el Estado está al  
 13 servicio de la persona humana y su finalidad es  
 14 promover el bien común, contribuyendo entre  
 15 otros a la mayor realización espiritual y  
 16 material posible de los integrantes de la  
 17 comunidad nacional.

18 Por su parte, el principio de continuidad y  
 19 carácter permanente de los servicios públicos  
 20 está consagrado en el artículo 3 de la Ley  
 21 Orgánica constitucional de bases generales de  
 22 la administración del Estado. El texto de esa

1 norma está en la pantalla y les pido, miembros  
 2 del Tribunal, poner atención a tres puntos.  
 3 Primero, que ella reitera que la administración  
 4 del Estado está al servicio de la persona.  
 5 Segundo, que debe atender las necesidades  
 6 públicas en forma continua y permanente; y  
 7 tercero, que dispone que para lograrlo la  
 8 administración debe aprobar, ejecutar y  
 9 controlar políticas y planes.

10 Sobre el último punto voy a volver más  
 11 adelante, cuando me refiera al Plan Maestro de  
 12 infraestructura pues Chile ha cuestionado la  
 13 naturaleza jurídica y el carácter vinculante de  
 14 ese plan. Por ahora y en lo que a los dos  
 15 primeros puntos que he destacado se refiere,  
 16 quiero destacar que para dar cumplimiento a las  
 17 obligaciones que surgen de los principios de  
 18 servicialidad y continuidad Chile utiliza  
 19 habitualmente los contratos de concesión. En  
 20 ellos le encomienda al sector privado, a cambio  
 21 de una remuneración, la prestación de un  
 22 servicio público en ámbitos como carreteras,

1 puertos, aeropuertos y, en este caso, el  
2 transporte público.

3 En lo que toca a la remuneración, ese es el  
4 derecho que tiene a percibir el concesionario  
5 que está consagrado, entre otras cosas, en la  
6 Constitución como el derecho fundamental a la  
7 igual repartición de las cargas públicas. Esto  
8 está en el artículo 20 de la Constitución, está  
9 en la pantalla. Y esto es relevante porque de  
10 acuerdo a ese principio la remuneración del  
11 concesionario debe ser justa, es decir,  
12 equivalente al valor del servicio que presta,  
13 pues si fuese menor o si fuese insuficiente  
14 ello supondría imponerle al concesionario  
15 cargas arbitrariamente onerosas respecto de los  
16 demás privados violando ese principio.

17 Tanto la jurisprudencia de los tribunales  
18 como las decisiones de la Contraloría General  
19 de la República han reconocido por lo demás de  
20 manera consistente la obligación del Estado de  
21 mantener y, en su caso, restablecer el  
22 equilibrio económico de los contratos

1 administrativos, entre ellos los de concesión.  
2 Dos ejemplos están en la pantalla. Chile ha  
3 objetado la cita jurisprudencial que está en la  
4 parte superior de la pantalla diciendo que se  
5 trata de una ley distinta, pero la verdad es  
6 que eso es irrelevante porque el concepto del  
7 que estamos hablando, que es el equilibrio  
8 económico o el equilibrio financiero del  
9 contrato, es exactamente el mismo.

10 Ahora bien, a propósito de la dictación de  
11 las normas especiales previas a la suscripción  
12 de los nuevos contratos de concesión que  
13 mencioné anteriormente, en el año 2011 el  
14 Estado incorporó dos nuevas disposiciones a la  
15 ley que regula el transporte público de  
16 pasajeros; esa es la ley 18.696. Y aquí me  
17 interesa destacar que, como lo explicó el  
18 propio presidente de Chile al enviar el  
19 proyecto de ley al Congreso -esto es lo que en  
20 Chile se denomina el mensaje en un proyecto de  
21 ley-, dichas disposiciones facultan al Estado  
22 "...a tomar medidas para mantener el equilibrio

1 económico-financiero de los concesionarios..."  
2 esto está entre comillas porque es la cita del  
3 mensaje presidencial- "...y garantizar la  
4 continuidad del servicio."

5 La misma ley que incorporó estas dos  
6 disposiciones, que es la 20.504 del año 2011,  
7 constituye también el antecedente directo,  
8 legislativo directo de los nuevos contratos de  
9 concesión, pues fue ella la que permitió que se  
10 pusiera término a los contratos de concesión  
11 originales del Transantiago. Y precisamente  
12 porque en esa época era indiscutible que Chile  
13 debía mantener el equilibrio económico de los  
14 contratos, Chile no tuvo inconveniente alguno  
15 en incluir cláusulas expresas en los nuevos  
16 contratos que obligaron al Estado a -y esto  
17 está en comillas, una cita textual- "velar por  
18 el equilibrio económico del contrato como eje  
19 fundamental para garantizar la continuidad del  
20 servicio".

21 En ese sentido, miembros del Tribunal, la  
22 conclusión irrefutable de lo dicho es que se

1 pacten o no en los contratos mecanismos para  
2 restablecer el equilibrio económico, el Estado  
3 siempre debe acudir en auxilio del  
4 concesionario -así lo decía la jurisprudencia  
5 que cité anteriormente-, en especial cuando la  
6 estabilidad del contrato se haya visto alterada  
7 por acciones u omisiones del propio Estado,  
8 como son no haber desarrollado la  
9 infraestructura ni respaldado a las compañías  
10 en la lucha contra el vandalismo y la evasión.  
11 Pacta sunt servanda, miembros del Tribunal.

12 Me quiero referir a esos compromisos. El  
13 Ministerio de Transporte, con todas las  
14 formalidades legales, dictó el 30 de junio del  
15 año 2011 la resolución número 1963 que aprobó  
16 el Plan Maestro de infraestructura del  
17 transporte público 2011-2015. Tal como lo dice  
18 la resolución, que está en pantalla, ella fue  
19 dictada en cumplimiento de lo establecido en la  
20 ley 20.378 -que ya mencionó el doctor Silva  
21 Romero-, que creó el subsidio para el  
22 transporte público, y la ley 18.696 que regula

1 el transporte de pasajeros.

2 Sin perjuicio de que en esta presentación  
3 solo podré destacar algunos pasajes del plan de  
4 infraestructura, quisiera pedir a los miembros  
5 del Tribunal que revisen íntegramente este  
6 documento cuando llegue la hora de resolver.

7 El plan de infraestructura describe con toda  
8 claridad las falencias del Transantiago -  
9 especialmente en infraestructura y en evasión-,  
10 las inversiones públicas que se requerían en el  
11 año 2011 por definición del Estado de Chile y  
12 los compromisos que el Estado asumió frente a  
13 los inversionistas, compromisos que una vez  
14 firmados los nuevos contratos Chile incumplió,  
15 como más adelante describirá mi colega Erica  
16 Stein.

17 En el primer considerando de la resolución  
18 ella indica que fue dictada en virtud del  
19 mandato legal del artículo 20 de la ley 20.378,  
20 en pantalla. Dice que en su artículo 20, inciso  
21 primero, la ley 20.378. El texto que vemos en  
22 la pantalla es el mismo que estaba vigente a la

1 época de la celebración de los nuevos contratos  
2 -estamos hablando del año 2011-. En dicho  
3 artículo y en este texto es necesario destacar  
4 como primer comentario que utilizaba formas  
5 verbales imperativas -esas están subrayadas-,  
6 dice: "Deberán estar contempladas en el plan  
7 maestro"; "será aprobado"; "tendrá una vigencia  
8 de cinco años", "su estado de avance será  
9 revisado anualmente"; "estos ministros  
10 definirán". ¿Por qué importa la forma verbal  
11 imperativa? Porque en Chile, de acuerdo al  
12 artículo 1° del Código Civil, la ley o manda, o  
13 prohíbe, o permite. En este caso, como es obvio  
14 de la lectura de esta resolución, el artículo  
15 20 en la época mandaba al Estado confeccionar  
16 un plan y luego avanzar en su ejecución. Ese es  
17 el único sentido posible de ese artículo 20 de  
18 la época, pues solo contiene un mandato  
19 mediante formas verbales imperativas.

20 Por lo demás, la interpretación que el  
21 propio Ministerio de Transporte le dio en la  
22 época confirma esa conclusión. Les pido poner

1 atención al texto destacado en la parte baja de  
2 la pantalla, en especial aquella parte en que  
3 Chile reconoce que el proceso de desarrollo  
4 futuro de dicha infraestructura fue establecido  
5 oficialmente en la ley 20.378, la cual señaló  
6 que un grupo de ministros y el intendente de la  
7 región deben aprobar un plan maestro de  
8 infraestructura para el transporte público.

9 Notablemente en el año 2013, cuando Chile ya  
10 estaba en incumplimiento de la ejecución de  
11 este plan, Chile modificó el artículo 20  
12 pasando del imperativo "Deberán estar  
13 contempladas en el Plan Maestro" a un  
14 facultativo: "Podrá el Ministerio de  
15 transporte", podrá proponer uno o más planes.  
16 Entonces, miembros del Tribunal, sabiendo que  
17 estaban en incumplimiento del contrato, Chile  
18 en vez de intentar cumplirlo o de restablecer  
19 el equilibrio económico que su incumplimiento  
20 había provocado, optó por modificar la ley.  
21 Pero como es obvio, dicho cambio es en sí mismo  
22 un reconocimiento de su incumplimiento.

1 Y por otro lado, como ya fue explicado, esa  
2 modificación legal en nada cambia la situación  
3 de este contrato puesto que Chile no puede  
4 eludir su responsabilidad ya que la ley que lo  
5 obligó es aquella que estaba vigente al momento  
6 de la celebración de los nuevos contratos de  
7 concesión, el artículo 20 mencionado en la  
8 resolución.

9 Sin ir más lejos, en el considerando sexto  
10 de la resolución el Estado dijo expresamente  
11 que los fondos necesarios para desarrollar el  
12 Plan Maestro estaban previstos en la ley de  
13 presupuesto del año 2011. Y dado que en Chile  
14 la ley de presupuesto rige solo para un año,  
15 para el año siguiente al que se dicta, el  
16 propio plan se encargó de prever el costo anual  
17 de las obras a desarrollar por los años  
18 siguientes hasta el 2015, como se puede  
19 apreciar en la pantalla.

20 Lo que el Estado estaba haciendo entonces  
21 era lo que mencioné a propósito de la lectura  
22 del artículo 3° de la ley de bases de

1 administración del Estado. Estaba en esta  
2 resolución aprobando y financiado un plan que  
3 debía ejecutar para asegurar la prestación  
4 continua y permanente del servicio de  
5 transporte público de pasajeros.

6 Pese a los cuestionamientos de Chile, el  
7 Plan Maestro es también obligatorio desde su  
8 punto de vista legal y por su naturaleza  
9 jurídica. Según se puede ver en la pantalla, el  
10 artículo 3° de la ley sobre procedimientos  
11 administrativos de Chile incluye dentro de los  
12 actos administrativos a las resoluciones,  
13 señalando que ellas son actos que emanan de  
14 autoridades dotadas de poder de decisión y  
15 gozan de presunción de legalidad, imperio y  
16 exigibilidad. De hecho, el considerando quinto  
17 de la resolución, que también está en pantalla,  
18 reconoce expresamente que es un acto  
19 administrativo. Dice: "El PMITP...", que es el  
20 plan que se aprueba mediante el presente acto  
21 administrativo, "...contempla la siguiente  
22 estructura", y a continuación se refiere a las

1 obras de infraestructura que son parte de lo  
2 que manda a ejecutar este acto administrativo.

3 Creo que esto es suficiente para demostrar  
4 la falsedad de los argumentos de Chile cuando  
5 pretende negar que el plan maestro aprobado  
6 mediante la resolución 1.693 tenga y haya  
7 tenido carácter vinculante. En sus memoriales  
8 Chile pretende calificar esta resolución como  
9 un acto de gobierno por oposición al acto  
10 administrativo, pero como ha quedado  
11 demostrado, eso es falso.

12 El Estado de Chile argumenta también que el  
13 plan maestro no tenía un destinatario  
14 particular. Pero eso, aparte de falso es un sin  
15 sentido, si es el propio Estado el que quedó  
16 obligado por el Plan Maestro. ¿Qué otro sentido  
17 podría tener que existan referencias  
18 nominativas en la resolución a los distintos  
19 Ministerios y reparticiones públicas como el  
20 Ministerio de Transporte o el de Hacienda, que  
21 debían ejecutar ese plan? Y por último, que el  
22 acto administrativo mediante el cual se aprobó

1 el plan pudiera ser objeto de modificaciones,  
2 como dice Chile, en nada altera su  
3 obligatoriedad y exigibilidad de acuerdo a lo  
4 que vimos en la ley de procedimientos  
5 administrativos.

6 En definitiva, desde el punto de vista del  
7 derecho chileno es claro que el artículo 20 de  
8 la ley 20.378, vigente en la época de  
9 celebración de los nuevos contratos, contenía  
10 un doble mandato. El primero obligaba a un  
11 grupo de ministros a aprobar, es decir,  
12 desarrollar y dictar el Plan Maestro de  
13 infraestructura; el segundo lo obligaba a  
14 ejecutarlo. Chile originalmente, en  
15 cumplimiento del primer mandato, dictó a través  
16 del Ministerio de Transporte la resolución  
17 1.693 que contenía el diseño, el presupuesto y  
18 el detalle de las obras a ejecutar. Sin  
19 embargo, ese Plan Maestro nunca fue ejecutado,  
20 incumpliendo así Chile tanto el segundo mandato  
21 legal como la fuerza vinculante que en sí misma  
22 tenía la resolución 1.693.

1 Lo cierto, miembros del Tribunal, es que  
2 Chile jamás entendió que esos mandatos no  
3 existían. Esa es simplemente una versión ex  
4 post creada para intentar justificar ante  
5 ustedes el incumplimiento de los compromisos  
6 contraídos.

7 Voy a referirme a continuación muy  
8 brevemente a los problemas vinculados a la  
9 evasión y a los actos vandálicos. Respecto de  
10 la evasión, esta se trata de una reclamación  
11 relevante desde el punto de vista de la cuantía  
12 en la demanda, pero la verdad es que desde el  
13 punto de vista del derecho chileno no hay  
14 ninguna duda, esto no es prácticamente  
15 argumentable. Existen varias fuentes legales de  
16 la obligación del Estado de Chile en cuanto al  
17 control, la persecución y la sanción de la  
18 evasión. Esto es obvio, no es necesario revisar  
19 en detalle estas normas, porque todas ellas  
20 entregan solo a carabineros, que son los  
21 policías, inspectores fiscales e inspectores  
22 municipales. O sea, funcionarios públicos del

1 Estado de Chile, las tareas de controlar la  
 2 evasión, o de perseguir la evasión o de  
 3 sancionar la evasión. Los particulares,  
 4 incluidos entre ellos los concesionarios,  
 5 carecen de cualquier facultad de policía frente  
 6 a la evasión. Esto es tan así, miembros del  
 7 Tribunal, que los concesionarios o sus  
 8 empleados ni siquiera pueden hacer bajar del  
 9 bus al usuario que no ha pagado el pasaje. Eso  
 10 solo lo pueden hacer estos funcionarios  
 11 públicos que están mencionados en estas leyes.

12 Y consistentemente con todo eso, tanto el  
 13 Plan Maestro como los nuevos contratos de  
 14 concesión consagraron la obligación del Estado  
 15 de luchar contra la evasión.

16 En cuanto al vandalismo, esto es  
 17 prácticamente sobreabundante argumentarlo, esta  
 18 es una obligación que pesa únicamente sobre  
 19 Chile. En esta materia hay dos normas  
 20 fundamentales que están en pantalla y que  
 21 ahorran cualquier comentario. En Chile -- Chile  
 22 es un Estado unitario, miembros del Tribunal.

1 En Chile la potestad de policía y del uso de la  
 2 fuerza pública solo la tienen las policías  
 3 nacionales, en especialmente carabineros. En  
 4 Chile no existen, por ejemplo, policías  
 5 municipales que puedan actuar autónomamente  
 6 respecto de carabineros. Entonces, como resulta  
 7 obvio nadie que no sea la policía chilena  
 8 incluyendo los operadores del Transantiago  
 9 puede usar la fuerza frente al vandalismo,  
 10 frente a este, y esta es que la verdad, a las  
 11 compañías solo le quedaba confiar que en Chile  
 12 las instituciones funcionarían como les habían  
 13 prometido, pero no funcionaron.

14 En conclusión, miembros del Tribunal, el  
 15 análisis de las normas constitucionales y  
 16 legales del ordenamiento jurídico chileno  
 17 confirman que el Estado de Chile asumió todos  
 18 los compromisos que señalamos al comienzo. Y si  
 19 volvemos por un minuto a esta línea de tiempo  
 20 que exhibió antes el doctor Silva Romero  
 21 veremos que prácticamente todas las leyes que  
 22 él mencionó a propósito de evasión, de sanción

1 de la evasión, de creación del subsidio de  
 2 transporte público de pasajeros más una ley que  
 3 no está mencionada ahí pero que es la 20.504,  
 4 que acabo de mencionar, la que modificó el  
 5 sistema de transporte y donde el presidente de  
 6 la República dijo para garantizar la  
 7 continuidad del servicio es necesario mantener  
 8 el equilibrio económico del contrato, esas son  
 9 todas leyes especiales dictadas para este  
 10 sistema y que regían al momento en que los  
 11 nuevos contratos de concesión fueron dictados.  
 12 Son leyes directamente aplicables a los nuevos  
 13 contratos de concesión y por lo tanto son las  
 14 fuentes de las obligaciones que hemos realizado  
 15 y que recaen sobre Chile.

16 Es la propia conducta de Chile, miembros del  
 17 Tribunal, previo a la firma de los nuevos  
 18 contratos de concesión que confirma que Chile  
 19 cuando no estaba en este arbitraje sabía y  
 20 estaba consciente de las mejoras que requería  
 21 el Transantiago, y por eso, consciente también  
 22 y voluntariamente asumió a través de leyes,

1 planes y programas como obligaciones propias  
 2 los compromisos que aquí pretende desconocer.

3 Con esto devuelvo la palabra al doctor Silva  
 4 Romero.

5 SEÑOR SILVA ROMERO: Gracias.

6 Miembros del Tribunal: las garantías  
 7 ofrecidas por Chile en los nuevos contratos de  
 8 concesión también fueron muy importantes para  
 9 que los demandantes decidieran seguir operando  
 10 en el Transantiago y en la confianza de que  
 11 podrían recuperar su inversión y obtener  
 12 dividendos.

13 Como ya escuchamos, el Estado debe respetar  
 14 el principio constitucional de continuidad del  
 15 servicio público como asegurar esta continuidad  
 16 en el servicio público, manteniendo el  
 17 equilibrio económico financiero de las  
 18 concesiones y con ello la sostenibilidad de los  
 19 concesionarios. De hecho, la cláusula 5.1.2 de  
 20 los nuevos contratos que ven en pantalla,  
 21 establece que es esencial velar por el  
 22 equilibrio económico del contrato como eje

1 fundamental para garantizar la continuidad del  
 2 servicio y esto -cito- para "la sostenibilidad  
 3 del concesionario", y para ello era necesario  
 4 que el Estado protegiera a las compañías frente  
 5 a fluctuaciones en la demanda y en los costos  
 6 operativos, que se limitaran las multas y los  
 7 descuentos y se controlaran los crecientes  
 8 índices de evasión en el sistema.

9 Y fue así que para asegurar el equilibrio  
 10 económico bajo los nuevos contratos de  
 11 concesión Chile ofreció no menos de cinco  
 12 garantías -- cinco garantías a los demandantes.  
 13 La primera garantía, Chile garantizó que  
 14 mantendría el equilibrio económico de los  
 15 contratos mediante procesos de revisión  
 16 tarifaria. Los procesos de revisión tarifaria  
 17 son uno de los mecanismos contractuales que  
 18 tienen como propósito, precisamente -y cito-:  
 19 "asegurar la mantención de las condiciones y  
 20 supuestos bajo los cuales se estructuró el  
 21 negocio". Y concretamente, como pueden ver en  
 22 la pantalla, los programas de revisión debían -

1 y cito-: "Restablecer la ecuación contractual  
 2 mediante la incorporación de los ajustes en las  
 3 variables económicas sobre las cuales se había  
 4 construido el modelo de negocio". Esta es la  
 5 cláusula 5.5.

6 La segunda garantía es que Chile aseguró a  
 7 los demandantes que los ingresos de las  
 8 compañías estarían protegidos frente a las  
 9 fluctuaciones de la demanda por medio de dos  
 10 mecanismos contractuales principales. El  
 11 primero es el ajuste del PPT. Este ajuste se  
 12 realiza por medio de los procesos de revisión  
 13 que ya mencioné. Y en principio los contratos  
 14 permiten revisar el PPT con base en la relación  
 15 entre la demanda y la oferta denominada la  
 16 razón IPK. Y el esquema en la pantalla ilustra  
 17 cómo funciona este mecanismo.

18 El segundo de los mecanismos contractuales  
 19 que busca garantizar el equilibrio frente al  
 20 riesgo de variaciones en la demanda es el  
 21 ajuste de ingresos según el índice de  
 22 pasajeros/kilómetro, denominado el AIPK. Este

1 mecanismo toma en cuenta la fluctuación en la  
 2 demanda cada año y, como se muestra en la  
 3 pantalla -- creo que es el siguiente -- como  
 4 se muestra en la pantalla, el AIPK se activa  
 5 cuando existe una fluctuación mayor al 3 por  
 6 ciento por encima o por debajo del referencial  
 7 de demanda. A diferencia del ajuste del PPT que  
 8 mira hacia adelante y busca asegurar que el PPT  
 9 sea consistente con la demanda real, este segundo  
 10 mecanismo de AIPK mira hacia atrás y busca ya  
 11 sea compensar al operador o que este devuelva  
 12 al Estado los beneficios obtenidos por el  
 13 período objeto de revisión.

14 La tercera garantía relativa al equilibrio  
 15 es que Chile aseguró a los demandantes que las  
 16 compañías estarían protegidas frente a un  
 17 aumento significativo de los costos operativos,  
 18 al menos de las siguientes dos maneras.  
 19 Primero, como ya mencioné, los nuevos contratos  
 20 prevén un MAC que debía asegurar que las  
 21 compañías no se vieran afectadas por el aumento  
 22 de sus costos operativos; y segundo, la

1 cláusula que vemos en la pantalla, 1.6.5  
 2 consagra el principio de colaboración y  
 3 comunicación. Este principio vela por el -cito-  
 4 "funcionamiento armónico y eficiente del  
 5 sistema", del cual se desprende que los  
 6 demandantes no tendrían en asumir costos  
 7 imprevisibles o irrazonables.

8 Cuarta garantía relativa al equilibrio es  
 9 que Chile aseguró a los demandantes que los  
 10 descuentos que se podrían aplicar sobre los  
 11 ingresos de las compañías, así como el monto de  
 12 las posibles multas serían razonables y en  
 13 cualquier caso que no afectarían sus ingresos.  
 14 Y, por un lado, los descuentos relacionados al  
 15 indicador del ICR no pueden superar en total  
 16 más del 2 por ciento de los ingresos mensuales  
 17 de los concesionarios, mientras que el  
 18 descuento efectivo, es decir, la sumatoria de  
 19 los descuentos relativos al ICF y al ICR, no  
 20 puede superar el 5 por ciento de los ingresos  
 21 mensuales de los concesionarios.

22 En cuanto a las multas el anexo 7 a los

1 contratos busca sancionar el incumplimiento de  
2 ciertas obligaciones asumidas por las  
3 compañías. Como ya he mencionado las multas  
4 están clasificadas por rangos y su monto  
5 también está limitado contractualmente.

6 Y la quinta garantía relativa al equilibrio  
7 de los contratos es que Chile se comprometió a  
8 respaldar los esfuerzos de las compañías en la  
9 lucha contra la evasión. Al respecto las  
10 cláusulas 2.2.11 y 5.1.5 de los nuevos  
11 contratos establecen claramente que Chile debe  
12 cooperar con los concesionarios para  
13 desarrollar y aplicar estrategias conjuntas  
14 para el control de la evasión y también Chile  
15 realizar y gestionar en el marco de sus  
16 atribuciones las acciones que la buena práctica  
17 le indique para velar por la disminución en la  
18 evasión.

19 Miembros del Tribunal: la prueba de que los  
20 mecanismos mencionados debían mantener el  
21 equilibrio económico de los nuevos contratos de  
22 concesión es el anexo que ya mencioné, el anexo

1 9, en particular el anexo 9.a que pueden ver en  
2 pantalla. Y en este anexo el Estado explicó de  
3 qué forma se relacionan las distintas variables  
4 del negocio y los mecanismos que permitirían -  
5 cito- "eliminar riesgos exógenos y mitigar  
6 aquellos endógenos al sistema de transporte  
7 público para" -cito de nuevo- "velar por el  
8 equilibrio de largo plazo del negocio y  
9 mantener las condiciones y supuestos bajo las  
10 cuales se estructuró ese negocio".

11 El anexo 9.a además agrega que -cito- "para  
12 velar por el equilibrio de largo plazo del  
13 negocio es necesario abordar cómo la autoridad  
14 y el concesionario asumirán el potencial  
15 impacto de otros dos elementos críticos: la  
16 flota requerida y la tarifa a usuarios". Chile  
17 admite que el equilibrio económico debe ser  
18 garantizado en el párrafo 614 de su  
19 contestación.

20 Esas garantías reiteradas por Chile en los  
21 nuevos contratos de concesión eran necesarias  
22 para que el modelo de negocio funcionara y se

1 mantuviera el equilibrio económico. Y les ruego  
2 tener esas garantías en mente ahora que mi  
3 colega, la doctora Stein, va a exponer cómo las  
4 acciones y omisiones de Chile resultaron en la  
5 inevitable ruptura del equilibrio económico de  
6 los contratos.

7 SEÑORA STEIN: Señora presidenta, miembros  
8 del Tribunal, voy a presentar ahora las  
9 numerosas acciones y omisiones de Chile que  
10 perturbaron el modelo de negocio de las  
11 compañías y terminaron provocando la pérdida  
12 total del valor de la inversión de los  
13 demandantes.

14 En primer lugar, la falta de respaldo de  
15 Chile en la lucha contra la evasión. Como  
16 mencionamos hace unos minutos, Chile se había  
17 comprometido a respaldar los esfuerzos de las  
18 compañías para combatir el problema de la  
19 evasión. El papel del Estado en la lucha contra  
20 la evasión es tan obvio que la propia ex  
21 ministra de Transportes y Telecomunicaciones,  
22 Paola Tapia, reconoció que en materia de

1 evasión no podía haber un cambio real sin una  
2 acción combinada del Estado y los  
3 concesionarios, como se muestra en pantalla.  
4 Sin embargo, eso no fue el caso. Chile solo  
5 adoptó medidas para aparentar que tenía un  
6 interés real en la lucha contra la evasión en  
7 dos ocasiones: cuando preparó las licitaciones  
8 de las concesiones en 2010, 2011 y 2017. Esto  
9 se desprende de la cronología en pantalla.  
10 Entre estos dos hitos, Chile no hizo nada  
11 significativo; Chile dejó pasar 8 años para  
12 adoptar una nueva ley en materia de la lucha  
13 contra la evasión y esperó que la evasión  
14 alcanzara la tasa mundialmente histórica del 35  
15 por ciento a finales de 2016 para crear una  
16 entidad gubernamental especializada en la  
17 materia.

18 Esta falta de proactividad claramente no es  
19 conforme con lo que la buena práctica indica  
20 para velar por la disminución de la evasión  
21 sino todo lo contrario. Por ejemplo, nunca se  
22 tipificó el no pago del pasaje como delito

1 penal, la tasa de fiscalización estuvo muy por  
2 debajo de lo necesario para reducir la evasión  
3 y no se implementaron zonas pagas cerradas.

4 A este respecto, como pueden ver en  
5 pantalla, los expertos de Chile, Versant  
6 Partners, explican que Chile no toma medidas  
7 porque -y cito-: "It would not be sensible for  
8 the State to do so". Esto es tan increíble que  
9 Chile no se atrevió a decir absolutamente nada  
10 sobre este reconocimiento en sus escritos.

11 Esta actitud desinteresada y pasiva de Chile  
12 contrasta con la actitud proactiva de los  
13 demandantes pues justo después de la  
14 suscripción de los nuevos contratos de  
15 concesión las compañías contrataron a una  
16 empresa especializada en el combate contra la  
17 evasión e implementaron un plan integral para  
18 luchar contra el fenómeno.

19 Y quiero detenerme aquí para mencionar  
20 rápidamente algunas de las medidas  
21 vanguardistas contenidas en dicho plan.

22 Primero, la instalación de varias zonas pagas

1 en puntos estratégicos; segundo, la  
2 contratación de más de 500 fiscalizadores  
3 externos; tercero, la sensibilización y  
4 capacitación de los conductores en el control  
5 del pago del pasaje; cuarto, la implementación  
6 de varias campañas de información antievasión.  
7 Y finalmente, el desarrollo de varias acciones  
8 legales con miras a mejorar el arsenal jurídico  
9 de lucha contra la evasión.

10 Cabe resaltar, miembros del Tribunal, que,  
11 como resultado de todas estas medidas, las  
12 tasas de evasión de las compañías han estado  
13 por debajo del promedio del Transantiago. A la  
14 luz de eso, la pregunta que surge es: ¿qué  
15 puede explicar una actitud tan distinta entre  
16 Chile y las compañías? La respuesta, miembros  
17 del Tribunal, es que Chile no tenía ningún  
18 incentivo pecuniario o político en respaldar la  
19 lucha contra la evasión. Eso se debe a que al  
20 no respaldar dicha lucha Chile ahorra de tres  
21 maneras. Primero, ahorra por no pagar el  
22 costo del personal necesario para la

1 fiscalización; segundo, ahorra por no pagar a  
2 los concesionarios a través del PPT y todos los  
3 viajes que hacen los usuarios; y, tercero,  
4 ahorra por no tener que aumentar los  
5 subsidios al sistema y/o la tarifa pagada por  
6 los usuarios. Y esto lo explica todo.

7 Pasaré ahora en segundo lugar a hablarles de  
8 otra omisión de Chile: la falta del desarrollo  
9 en la infraestructura necesario para el buen  
10 funcionamiento del Transantiago. Como lo hemos  
11 mencionado, bajo el derecho chileno Chile  
12 también se comprometió a invertir en el  
13 desarrollo de la infraestructura necesaria para  
14 la prestación de un servicio de calidad. Sin  
15 embargo, la infraestructura prometida es  
16 inexistente o está en malas condiciones, y esto  
17 es un hecho innegable, como podrán constatar  
18 ahora por medio de cuatro observaciones.

19 Primero, en lo que concierne a la  
20 infraestructura vial, es decir, el primer  
21 programa de tres del Plan Maestro, las cifras  
22 hablan por sí solas. Uno, el número de

1 kilómetros de corredores solo aumentó en 18,9  
2 kilómetros entre 2012 y 2017. Dos, el número de  
3 kilómetros de vías exclusivas no aumentó lo más  
4 mínimo entre 2012 y 2017. Y tres, el número de  
5 kilómetros de pistas solo bus aumentó en 83,7  
6 kilómetros entre 2012 y 2017, pero, pero, el  
7 aumento no fue real, porque se debió  
8 principalmente a un cambio en la forma de medir  
9 las pistas solo bus.

10 Segundo, lo mismo sucede respecto de la  
11 infraestructura complementaria; eso es el  
12 segundo programa del Plan Maestro. Uno, el  
13 número de zonas pagas no evolucionó lo más  
14 mínimo entre 2012 y 2015, y solo aumentó en 110  
15 zonas pagas entre 2016 y 2017, y esto gracias a  
16 los esfuerzos de las compañías. Dos, el número  
17 de paradas solo aumentó en 321 unidades entre  
18 2012 y 2017, es decir, un aumento de apenas 2,8  
19 por ciento. Y tres, el número de estaciones de  
20 trasbordo no aumentó lo más mínimo entre 2012 y  
21 2017, quedándose también estancado en las  
22 mismas 35 estaciones que ya se habían

1 construido en 2011. Tercero, lo mismo ocurrió  
 2 con las medidas para la fiscalización de las  
 3 vías exclusivas y de las pistas solo bus, el  
 4 tercer programa del Plan Maestro. Aunque en el  
 5 Plan Maestro de infraestructura el Estado se  
 6 había comprometido a instalar 700 cámaras para  
 7 el 2015, al día de hoy Chile solo instaló unas  
 8 160 cámaras adicionales, lo que representa  
 9 apenas el 17 por ciento de las vías exclusivas  
 10 y las pistas solo bus. Además, la mayor parte  
 11 de las cámaras fue instalada entre 2017 y 2018  
 12 en un momento en el que este arbitraje ya se  
 13 encontraba en curso y en el cual Chile estaba  
 14 preparando la nueva licitación.

15 Finalmente, y obviamente, algo similar  
 16 sucedió con las medidas de mantenimiento de la  
 17 infraestructura. Prueba de ello es que el  
 18 estado del pavimento en los corredores del  
 19 Transantiago se ha ido deteriorando a lo largo  
 20 de los años como lo muestra el extracto de  
 21 Global Competitiveness Index que se muestra en  
 22 pantalla. La inacción del Estado en materia de

1 infraestructura es tan patente, miembros del  
 2 Tribunal, que a Chile no le ha quedado más  
 3 remedio que reconocer -y cito-: "Que desde  
 4 inicios del sistema ha existido una deuda en  
 5 materia de infraestructura especializada para  
 6 su correcto desempeño". Chile intenta buscar  
 7 excusas para justificar dicha deuda, pero esto  
 8 también lo dice todo.

9 Quiero detenerme en tercer lugar sobre una  
 10 acción de Chile que perturbó el modelo de  
 11 negocio de las compañías: el rechazo indebido  
 12 de las solicitudes de aumento y revisión de  
 13 flota. Primero, en febrero y octubre de 2014  
 14 hubo dos solicitudes de aumento de flota de  
 15 reserva rechazadas las dos en marzo y noviembre  
 16 del mismo año de manera arbitraria y  
 17 discriminatoria. Pues Chile justificó dicho  
 18 rechazo explicando que la flota de reserva de  
 19 Alsacia excedía el 4 por ciento de su flota  
 20 operativa de base. Sin embargo, en el mismo  
 21 momento Chile autorizó a la mayoría de los  
 22 demás operadores a aumentar su flota de reserva

1 bien por encima del 4 por ciento.

2 Segundo, en diciembre de 2014, momento en el  
 3 que Alsacia ya había tenido que presentar un  
 4 plan de reestructuración bajo el Chapter  
 5 Eleven, bajo las normas del Chapter Eleven, una  
 6 solicitud esta vez de renovación anticipada de  
 7 buses para poder cumplir con los programas de  
 8 operación que nunca fue respondida. Tercero, en  
 9 mayo de 2015 una solicitud de apertura de un  
 10 proceso de revisión anual de flota que Chile  
 11 declaró cerrado un año después sin acceder a  
 12 las solicitudes de aumento de flota, a pesar de  
 13 haber reconocido el carácter deficitario de la  
 14 flota de las compañías. Esos rechazos  
 15 sucesivos, miembros del Tribunal, no solo  
 16 fueron arbitrarios e injustificados, sino  
 17 también discriminatorios, dado que Chile sí  
 18 aprobó los aumentos de flota de reserva  
 19 solicitados por todos los demás operadores a  
 20 excepción de Su-Bus, el otro operador  
 21 colombiano.

22 A la luz de todo esto quiero subrayar los

1 argumentos formulados por Chile en este  
 2 arbitraje respecto del estado de la flota de  
 3 las compañías están totalmente fuera de lugar.  
 4 ¿Cómo puede Chile intentar valerse del mal  
 5 estado de los buses de Alsacia y Express cuando  
 6 fue ella misma la que creó esta situación?

7 Pero lo más grave, miembros del Tribunal, es  
 8 que los rechazos de sus solicitudes de aumento  
 9 y renovación de flota impidieron a las  
 10 compañías operar normalmente. Por un lado, como  
 11 explicará mi compañero el doctor García  
 12 Represa, esto tuvo un impacto imprevisto sobre  
 13 los ingresos y los costos de las compañías en  
 14 violación de los compromisos asumidos por Chile  
 15 al momento de firmar los nuevos contratos de  
 16 concesión. Por otro lado, el número de buses  
 17 que tenían no les permitía cumplir con sus  
 18 programas de operación. Se vieron, por lo  
 19 tanto, obligadas a solicitar una solicitud --  
 20 una modificación de dichos programas en febrero  
 21 de 2015, la cual Chile rechazó sin  
 22 justificación, y otra en febrero de 2016. Y es

1 muy importante, Chile aprovechó esta última  
 2 solicitud para proceder con un plan de  
 3 reducción progresiva de los programas de  
 4 operación de varios de sus servicios. Y ahí  
 5 cabe resaltar, miembros del Tribunal, que este  
 6 plan de reducción progresiva no fue en realidad  
 7 otra cosa que el inicio de la expropiación  
 8 injustificada y arbitraria de esos servicios.  
 9 Pues, unos meses después, bajo el pretexto de  
 10 una falta de flota que sus propias autoridades  
 11 habían generado, Chile decidió pura y  
 12 llanamente eliminar estos servicios.

13 Esto me lleva en cuarto lugar a una acción  
 14 más de Chile que perturbó el modelo de negocio  
 15 de las compañías: la expropiación  
 16 discriminatoria de sus servicios. La  
 17 expropiación del servicio 102 diurno de Alsacia  
 18 y de los servicios 424, 416E, D06 y D13 de  
 19 Express fue totalmente arbitraria e indebida  
 20 por varios motivos. Primero, porque en la  
 21 industria del transporte público no se suelen  
 22 expropiar servicios, simplemente. Segundo,

1 porque de acuerdo a los nuevos contratos de  
 2 concesión, el único resultado posible de una  
 3 solicitud de aumento de flota es la aceptación  
 4 o el rechazo de la solicitud, no la reducción  
 5 de programas de operación y su consecutiva  
 6 expropiación. Tercero, porque la expropiación  
 7 de servicios no era una medida efectiva para  
 8 resolver los problemas operativos de las  
 9 compañías debido a su déficit de flota; lo  
 10 efectivo hubiera sido un aumento de flota. Y  
 11 prueba de ello es que hace unos meses, a  
 12 finales de enero de 2019, Express fue  
 13 autorizada a aumentar su flota de reserva a  
 14 raíz del traspaso de los servicios de Alsacia,  
 15 y que eso le permitió mejorar drásticamente sus  
 16 resultados de desempeño durante los meses de  
 17 febrero y marzo.

18 Pero más allá de su carácter indebido, la  
 19 expropiación fue sobre todo una muestra más del  
 20 trato discriminatorio que Chile dio a las  
 21 compañías. Pues como pueden ver en pantalla  
 22 Chile entregó cada uno de los servicios

1 expropiados a operadores chilenos bajo  
 2 condiciones mucho más favorables. Cabe  
 3 resaltar, miembros del Tribunal, que el único  
 4 otro operador que fue también víctima de la  
 5 eliminación de algún servicio fue el otro  
 6 operador colombiano, Su-Bus. Así quedó  
 7 demostrado en la declaración de Rosa Palma que  
 8 Chile curiosamente ignoró por completo en sus  
 9 escritos.

10 Paso ahora en quinto lugar a hablarles de  
 11 otras acciones y omisiones de Chile respecto  
 12 del vandalismo que perturbaron el modelo de  
 13 negocio de negocio de las compañías. Como se  
 14 expuso anteriormente, Chile tenía el compromiso  
 15 legal con las compañías de protegerlas de actos  
 16 vandálicos, sin embargo, una vez más, Chile no  
 17 cumplió con su compromiso. Las únicas medidas  
 18 que Chile dice haber tomado contra el  
 19 vandalismo antes de 2014 resultaron meramente  
 20 cosméticas, y las que adoptó después de 2014 no  
 21 abarcaron el vandalismo cotidiano y no tuvieron  
 22 ningún impacto. Prueba de la falta de eficacia

1 de esas medidas es que, aunque Santiago se  
 2 destaca por su desarrollo y estabilidad, su  
 3 nivel de vandalismo contra buses es mucho más  
 4 alto y grave que en otras ciudades del mundo.  
 5 Esto, miembros del Tribunal, es un hecho  
 6 innegable que Chile reconoce abiertamente, como  
 7 pueden ver en pantalla.

8 La realidad que es vandalismo hubo y mucho y  
 9 que Chile, por sus acciones y omisiones, expuso  
 10 aún más a las compañías al fenómeno. Por citar  
 11 solo dos ejemplos, primero, Chile obligó a las  
 12 compañías a prestar servicios durante eventos  
 13 de altísimo riesgo de vandalismo mientras el  
 14 metro, propiedad del Estado, podía cerrar sus  
 15 estaciones para evitar daños. Segundo, Chile  
 16 trató de manera negligente las solicitudes de  
 17 las compañías en las que pedían adoptar las  
 18 medidas necesarias para protegerlas del  
 19 vandalismo. El (resultado de esto) es que las  
 20 compañías fueran expuestas a numerosos y  
 21 distintos actos vandálicos. Y a este respecto  
 22 las cifras de las autoridades chilenas que

1 pueden ver en pantalla hablan por sí solas.  
 2 Estos actos llevaron a la pérdida, además, de  
 3 un total de unos 20 vehículos.

4 El fenómeno parece haberse agravado aún más  
 5 en los últimos años con la quema de alrededor  
 6 de seis buses de las compañías en unos cuantos  
 7 meses, y esta grabación, miembros del Tribunal,  
 8 lo dice otra vez todo.

9 En sexto lugar, quiero detenerme sobre la  
 10 manipulación por parte de Chile en los  
 11 resultados de indicadores de cumplimiento de  
 12 las compañías. Recordarán de la presentación de  
 13 mi colega, el doctor Silva Romero, que la  
 14 operación de las compañías está regulada por  
 15 programas de operación y que el cumplimiento  
 16 con esos programas se mide por varios  
 17 indicadores de servicio y calidad. A este  
 18 respecto cabe destacar que en el contexto de la  
 19 negociación de los nuevos contratos de  
 20 concesión Chile garantizó que los descuentos y  
 21 multas que podrían deducirse de los ingresos de  
 22 las compañías serían razonables y limitados.

1 Sin embargo, nuevamente esto no fue el caso.  
 2 Chile influyó decisivamente en algunas de las  
 3 variables de las fórmulas matemáticas de estos  
 4 indicadores para afectar los resultados de las  
 5 compañías y poder calificarlas de malas  
 6 operadoras. Primero, respecto del ICF y el ICT,  
 7 Chile manipuló los resultados de las compañías  
 8 de dos maneras. Uno, al rechazar  
 9 sistemáticamente los aumentos de flota  
 10 solicitados por las compañías, como vimos hace  
 11 un rato, Chile les impidió cumplir con sus  
 12 programas de operación, lo que obviamente  
 13 afectó sus resultados de esos indicadores. Dos,  
 14 Chile diseñó desde el principio las fórmulas  
 15 matemáticas del ICF y del ICT de manera que se  
 16 penalizara a los operadores con mayores flotas,  
 17 buses más grandes y rutas más largas, como es  
 18 el caso de las compañías.

19 Y cabe resaltar, miembros del Tribunal, que  
 20 Chile en ningún momento critica la metodología  
 21 o los cálculos hechos por Quantil, nuestro  
 22 experto, sobre este punto. Segundo, en lo que

1 concierne al ICR, Chile manipuló los resultados  
 2 de las compañías al negarles la posibilidad de  
 3 operar con base en programas de operación con  
 4 mayores intervalos de tiempo aceptables entre  
 5 buses, lo que sí autorizó a otros operadores  
 6 como Metropolitana y STP. Y todas estas  
 7 manipulaciones, miembros del Tribunal,  
 8 impidieron que las compañías tuvieran buenos  
 9 resultados de ICF, de ICT y de ICR, lo que  
 10 permitió a Chile calificarlas de malas  
 11 operadoras y así excusar el trato indebido que  
 12 les dio en varios frentes.

13 Uno de esos frentes sobre el que quisiera  
 14 detenerme ahora en séptimo lugar es el hecho de  
 15 que Chile no llevó a cabo de manera diligente y  
 16 justa los procesos de revisión programada y  
 17 excepcional destinados a ajustar el precio por  
 18 pasajero transportado, el PPT. Chile se había  
 19 comprometido a garantizar el equilibrio  
 20 económico de las compañías a través de  
 21 mecanismos de revisión y ajuste que permitieran  
 22 responder a fluctuaciones en la demanda. Sin

1 embargo, los procesos de revisión tarifaria no  
 2 cumplieron con su función de estabilización y  
 3 resultaron totalmente inútiles por los motivos  
 4 que describiré brevemente ahora.

5 Primero, porque Chile prolongó el primer  
 6 proceso de revisión programada de manera  
 7 indebida y redujo incorrectamente su alcance.  
 8 De conformidad con los nuevos contratos de  
 9 concesión, dicho proceso no debía durar más de  
 10 dos meses. Sin embargo, acabó durando más de un  
 11 año entre febrero de 2014 y mayo de 2015 debido  
 12 a la actitud negligente de Chile. La  
 13 prolongación de este proceso sumió a Alsacia en  
 14 una incertidumbre financiera que la llevó a  
 15 tener que presentar un plan de reestructuración  
 16 bajo las normas del Chapter Eleven en octubre  
 17 de 2014. Pero lo grave no es solo que el ajuste  
 18 del PPT en el que este proceso desembocó haya  
 19 llegado muy tarde, sino que dicho ajuste  
 20 tarifario resultó claramente insuficiente dado  
 21 que Chile había restringido el alcance de la  
 22 revisión.

1 Segundo, Chile adoptó la misma actitud  
2 dilatoria y arbitraria respecto del segundo  
3 proceso de revisión programada y tuvo también  
4 un alcance muy restringido. Tercero, Chile  
5 trató el tercer proceso de revisión excepcional  
6 con la misma negligencia con la que había  
7 tratado los dos procesos de revisión  
8 programada.

9 Y las tres cronologías que se encuentran en  
10 nuestra presentación dicen todo, miembros del  
11 Tribunal. En vez de ser utilizados como  
12 herramientas para salvaguardar su estabilidad  
13 económico-financiera, Chile usó los programas  
14 de revisión tarifaria para, una vez más,  
15 perjudicar a las compañías. Este trato  
16 discriminatorio les impidió beneficiarse a su  
17 debido tiempo del ajuste de PPT al cual tenían  
18 derecho. Y cabe resaltar aquí una prueba más de  
19 este uso discriminatorio de los procesos de  
20 revisión tarifaria: se trata del hecho de que  
21 Su-Bus también fue llevado a la quiebra por la  
22 actitud arbitraria y las demoras de Chile en el

1 marco del proceso de revisión excepcional que  
2 había solicitado. Y esto nuevamente quedó  
3 demostrado en la declaración de Rosa Palma que,  
4 como hemos mencionado, Chile decidió ignorar  
5 completamente.

6 En octavo lugar les voy a hablar de una  
7 acción más de Chile que perturbó el modelo de  
8 negocio de las compañías: la creación de una  
9 situación de caída constante de la demanda que  
10 impidió el buen funcionamiento de los  
11 mecanismos de ajuste contenidos en los nuevos  
12 contratos de concesión. Como mencionamos  
13 anteriormente, otro de los mecanismos de ajuste  
14 que debía garantizar el equilibrio económico de  
15 las compañías era el AIPK. Sin embargo, ni el  
16 mecanismo de ajuste del PPT ni el AIPK lograron  
17 mitigar el impacto de las variaciones de la  
18 demanda sobre la estabilidad económico  
19 financiera de las compañías. La explicación de  
20 esto, miembros del Tribunal, es que desde la  
21 suscripción de los nuevos contratos de  
22 concesión Chile inesperadamente contribuyó a

1 crear una situación de caída constante de  
2 demanda. Pero el mecanismo AIPK, el mecanismo  
3 de ajuste PPT, habían sido diseñados con la  
4 previsión de que la demanda aumentaría a largo  
5 plazo y no lo contrario. Por lo tanto,  
6 resultaron ser insuficientes para proteger los  
7 ingresos de las compañías frente a esta  
8 situación de caída constante de la demanda.

9 Y, para terminar, en noveno lugar, quiero  
10 mencionar una última acción de Chile. Como si  
11 todo lo anterior fuese poco, Chile también  
12 discriminó a las compañías en el marco de la  
13 nueva licitación que inició en el 2017 para  
14 renovar las concesiones del Transantiago. Las  
15 bases de licitación de esa nueva licitación  
16 fueron diseñadas con el propósito de excluir a  
17 las compañías, y el carácter discriminatorio de  
18 esas bases de licitación es un hecho innegable,  
19 miembros del Tribunal. No solo ha sido  
20 reconocido por el entonces subsecretario de  
21 Transportes, como pueden ver en pantalla, sino  
22 que quedó también demostrado sobre todo por la

1 decisión del Ministerio de Transportes de  
2 declarar desierta la licitación en el contexto  
3 de sospecha de trato de favor a STP,  
4 Metropolitana y Vule. El fracaso de esta nueva  
5 licitación de 2017 fue tal que llevó a Chile a  
6 extender el plazo del nuevo contrato de  
7 concesión de Alsacia antes de imponer el  
8 traspaso progresivo de sus servicios a Express  
9 y a los operadores chilenos. Y así Alsacia dejó  
10 de operar el pasado 28 de febrero y Express  
11 dejará de hacerlo en junio.

12 Para concluir, solo quiero subrayar que  
13 todas las acciones y omisiones de Chile que  
14 acabo de describir, miembros del Tribunal,  
15 tuvieron un impacto muy serio en la viabilidad  
16 financiera de las compañías. Estas, en efecto,  
17 sufrieron un deterioro progresivo y completo a  
18 causa del desequilibrio económico financiero de  
19 los nuevos contratos de concesión. Pero lo más  
20 grave es que Chile, a pesar de haber sido  
21 informado de esta situación por los informes de  
22 Econsult, a los cuales se refirió el doctor

1 Silva Romero en la introducción, y a pesar de  
2 tener la obligación de restablecer el  
3 equilibrio económico financiero de los  
4 contratos de conformidad con el derecho chileno  
5 y los términos de dichos contratos, se negó a  
6 tomar las medidas necesarias para hacerlo; y  
7 esto también lo dice todo.

8 Y con esto, miembros del Tribunal, termina  
9 mi presentación. Y le paso la palabra a mi  
10 colega José Manuel García Represa.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.  
12 Estoy preguntándome si ahora sería un buen  
13 momento para una pausa. ¿Cuánto tiempo más  
14 tendrán después?

15 SEÑOR SILVA ROMERO: Sí, señora presidente,  
16 este es un momento perfecto. Creo que vamos en  
17 una hora 26, 25 minutos. Nos queda lo que nos  
18 queda. (Risas.) Una hora cinco minutos.  
19 Muchas gracias.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

21 Entonces tomamos 10 minutos ahora de pausa y  
22 reanudaremos después.

1 SEÑOR SILVA ROMERO: Perfecto. Muchas  
2 gracias.

3 (Pausa para el café.)

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien. ¿Estamos  
5 listos para empezar? Entonces, señor García  
6 Represa, tiene la palabra.

7 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Con la venia, señora  
8 presidente y miembros del Tribunal. A  
9 continuación voy a describir desde un punto de  
10 vista conceptual cómo los incumplimientos de  
11 Chile que ha descripto la doctora Stein han  
12 frustrado por completo el negocio de los  
13 compañías y les voy a hablar aquí de lo que  
14 llamamos el escenario real o fáctico, y quiero  
15 enfatizar eso.

16 Yo les voy a hablar en este primer momento  
17 de la realidad, esto es, del impacto que  
18 realmente tuvieron las acciones y omisiones de  
19 Chile. No voy a especular, como si hace Chile,  
20 sobre hipótesis poco realistas que según Chile  
21 podrían, aunque nadie está muy seguro, haber  
22 afectado también el negocio de las compañías.

1 Más adelante les presentaré cómo los  
2 expertos en transporte y economistas han  
3 calculado el escenario contrafáctico, esto es,  
4 la situación en la que habrían estado las  
5 compañías si Chile hubiese cumplido todas y  
6 cada una de sus obligaciones.

7 Y es muy importante no confundir estos dos  
8 escenarios, una confusión en la que incurre  
9 Chile de forma repetida -y me atrevo a decir,  
10 deliberada- para confundir cuál es la verdadera  
11 causa del desastre económico que se ha  
12 producido en este caso.

13 Propongo comenzar con el impacto de la  
14 altísima tasa de evasión que es algo sencillo,  
15 y yo diría casi intuitivo. En la parte  
16 izquierda para efectos de esta presentación  
17 tienen un escenario en el que hay un índice de  
18 evasión del 20 por ciento, lo que quiere decir  
19 que de cada 100 pasajeros solo 80 pagan y 20,  
20 los que están resaltados en rojo, evaden y  
21 viajan gratis.

22 Puesto que hay muchos pasajeros que viajan

1 gratis en ese escenario los buses van  
2 saturados, lo que a su vez impacta la demanda  
3 que paga, o sea, hay viajeros que están  
4 dispuestos a pagar pero que simplemente no  
5 pueden subirse al bus, e impacta también las  
6 operaciones de los buses porque provoca mayores  
7 tiempos de abordaje y descenso en cada parada,  
8 con lo que se van acumulando retrasos, se  
9 reduce la velocidad de las operaciones, lo que  
10 a su vez causa toda una cadena de impactos que  
11 les describiré en un momento.

12 En la parte derecha tienen el escenario en  
13 que el Estado hace controles y lucha realmente  
14 contra la evasión, de tal modo que se reduce la  
15 tasa de evasión, y hemos puesto un 9 por ciento  
16 que es de hecho la tasa que estiman nuestros  
17 expertos. En ese escenario de cada 98  
18 pasajeros, 89 pagan el pasaje y 9 evaden.

19 Aquí lo importante son dos cosas: como ven  
20 en el escenario a la derecha, aunque hay menos  
21 pasajeros totales, hay más que pagan, que esos  
22 son los que cuentan a efecto del negocio. Se

preguntarán: "Bueno, ¿por qué les pongo 100 pasajeros de un lado y 98 del otro?" Porque reconocemos que debido a la mayor lucha contra la evasión hay evasores que simplemente deciden no seguir utilizando el bus ya sea porque no pueden pagar la tarifa o simplemente porque no quieren pagar la tarifa. Y de hecho nuestros expertos estiman que del total de evasores hay más o menos un 10 por ciento que, si el Estado hubiera incrementado la lucha contra la evasión, simplemente no viajarían. Son esos dos de diferencia en los dos escenarios.

Ahora tengo que precisar que en esta filmina les presento el impacto aislado de la evasión. Si ustedes corrigen los demás incumplimientos de Chile la demanda global aumenta porque aumenta el nivel de servicio a los usuarios. Todo eso lo veremos luego. Pero quiero ser claro: esto es evasión.

¿Qué sucede con la evasión y cómo afecta el negocio de las compañías? La inacción del Estado hizo que por un lado las compañías

tuvieran menores ingresos, obviamente menores pasajeros que pagan y -no hay que olvidar- mayores descuentos por incumplimiento de indicadores. La reducción de las velocidades que les mencionaba debido a este mayor tiempo de abordaje y descenso hace que las compañías no puedan cumplir con los programas de operaciones que están establecidos, y hay otros factores que contribuyen a ese incumplimiento de los programas, y todo esto afecta, por ejemplo, la regularidad entre los buses, que es lo que mide el ICR que les presentó antes la doctora Stein.

Por otro lado, aunque en menor medida, la alta evasión también conlleva mayores costos para las compañías, principalmente porque los buses hacinados hacen que los pasajeros se vayan apoyando en las puertas, se van dañando las puertas, otros elementos de información que hay en los buses y esto hace que haya mucho más mantenimiento de los buses necesario durante más tiempo.

Y aquí voy a precisar sobre estos costos dos cosas. Primero: no son costos que estemos reclamando, no son parte del modelo que ya en sí bastante complejo. Esto no es algo que hayamos podido cuantificar lamentablemente, lo que demuestra que somos conservadores en el modelo, y también debo precisar que en este caso realmente los costos no son el problema. El problema que ha habido en este caso es la bajada drástica de los ingresos de las compañías. Tengan esto muy presente cuando escuchen el resto de las presentaciones.

Vayamos ahora de la evasión a otro impacto: incumplimiento. Esta vez el impacto combinado de la falta de la infraestructura prometida en el Plan Maestro y la falta de control por el Estado de las vías exclusivas para buses y las pistas "solo bus". Este impacto es conceptualmente también fácil de entender. Como ilustramos en esta filmina, los buses que circulan en medio del tráfico, como ven arriba a la derecha, van mucho más lento que aquellos

buses que van por vías donde solo se permite la circulación de los buses. Arriba es una foto de la realidad y abajo, como no se ha producido, les ponemos un diagrama.

Donde no se respeta la exclusividad del carril la vía exclusiva sirve de muy poco, y de hecho lo que ven arriba, si se fijan en la señal azul y blanca, esa es una vía supuestamente exclusiva para buses. Por eso les hablo de un efecto combinado de la falta de construcción de la obra prevista y la falta de control de lo que sí existía. Incluso si el Estado hubiese construido la infraestructura, sin un adecuado control eso no sirve para mejorar las velocidades.

Al tener que operar con esas velocidades más bajas las compañías sufrieron de nuevo reducción de ingresos y aumento de costos. Por el lado de los menores ingresos debido a menores velocidades, pues obviamente los usuarios no quieren un medio de transporte que sea lento y que se encuentre atascado en medio

1 del tráfico. Parte de la demanda por lo tanto  
 2 se desvía hacia otros medios de transporte que  
 3 son más rápidos, o igual de lentos, como pueden  
 4 ser el metro, el taxi, el vehículo particular o  
 5 incluso las bicicletas. También las compañías  
 6 recorren un menor número de kilómetros  
 7 comerciales y con ello reciben menos ingresos  
 8 por kilómetros recorridos. Y esto se debe a que  
 9 al ir más lento y al no tener flota suficiente  
 10 para poner más buses en la operación las  
 11 compañías simplemente no pueden cumplir con el  
 12 número de kilómetros comerciales que tienen que  
 13 hacer según los programas de operaciones. Y a  
 14 su vez al no cumplir los programas de  
 15 operaciones tienen mayores descuentos en sus  
 16 ingresos por incumplimiento de indicadores.

17 Por otro lado, la reducción de las  
 18 velocidades y el hecho de operar en condiciones  
 19 de no exclusividad en las vías que deberían  
 20 haber sido exclusivas, además de obligar  
 21 normalmente a que se ponga más flota, que el  
 22 Estado no les dejó, también causó mayores

1 costos: los buses tienen que frenar con mayor  
 2 frecuencia, utilizar más la caja de cambios, se  
 3 acelera el desgaste de los buses y con ello se  
 4 incrementan los costos de mantenimiento y  
 5 reparación. También, como sabrán, al tener que  
 6 frenar y acelerar más, en un tráfico  
 7 congestionado el consumo de combustible sube. Y  
 8 la falta de infraestructura adecuada también  
 9 hizo que muchos de los buses de las compañías  
 10 que habían sido diseñados para operar en vías  
 11 adaptadas -por ejemplo, piensen en los buses  
 12 articulados de piso bajo- sufrieron daños de  
 13 forma acelerada, un desgaste prematuro, lo que  
 14 el Estado debió haber considerado cuando las  
 15 compañías solicitaron la renovación de la  
 16 flota, el aumento de la flota de reserva, algo  
 17 que -como saben- el Estado negó o simplemente  
 18 ignoró.

19 Pasemos ahora al impacto del déficit de  
 20 flota, y el déficit de flota está admitido por  
 21 Chile, como saben. No está en disputa que el  
 22 Estado no aceptó renovar 1100 buses, como

1 pidieron las compañías en 2014; negó  
 2 solicitudes de aumento de flota en 2014 y 2015.  
 3 A modo de ilustración hoy día Express -son los  
 4 buses naranja- sigue operando 581 buses, que  
 5 había adquirido nuevos en el período 2005/2007,  
 6 o sea que ya tienen entre 12 y 14 años de  
 7 antigüedad. Cuando terminó sus operaciones en  
 8 febrero de este año Alsacia, que son los buses  
 9 azules, todavía operaba 533 buses que había  
 10 adquirido nuevos entre 2005 y 2007. Y sabemos  
 11 que el Estado sí autorizó a otras compañías -en  
 12 la imagen a la derecha tienen los buses verdes  
 13 de Vule- a incorporar nueva flota o aumentar su  
 14 flota, y en este caso es un aumento, una  
 15 renovación más bien en el año 2015.

16 Tener que operar con una flota deficitaria y  
 17 además envejecida prematuramente causó una vez  
 18 más que las compañías tuvieran muchos menos  
 19 ingresos. No pueden operar todos los kilómetros  
 20 previstos en el programa. Por lo tanto no  
 21 cobran por los kilómetros que no ofrecen y no  
 22 cobran obviamente por los pasajeros que no

1 transportan. En lugar de hacer, a lo mejor, los  
 2 ocho recorridos que están previstos en el  
 3 programa, pues solo pueden hacer seis o cinco o  
 4 cuatro.

5 Pero hay un segundo impacto en la demanda,  
 6 pues al no poder prestar los servicios con las  
 7 frecuencias que están requeridas quiere decir  
 8 que el tiempo de espera de los usuarios se  
 9 alarga o se convierte en totalmente  
 10 inconsistente, lo que hace que parte de la  
 11 demanda una vez más se desvía hacia otros  
 12 medios de transporte. Todo esto, como ya les he  
 13 dicho, también impacta en el cumplimiento de  
 14 los programas y por ende aumenta los descuentos  
 15 en los ingresos.

16 Por el lado de los costos, una flota  
 17 insuficiente, una flota antigua hace que las  
 18 compañías tengan que sobreutilizar sus buses,  
 19 incluidos los más antiguos, lo que incrementa a  
 20 su vez los costos de mantenimiento y  
 21 reparación. Y de hecho sabemos que para no  
 22 afectar aún más las operaciones en los períodos

1 pico las compañías se vieron obligadas a  
2 retrasar o a aplazar los mantenimientos y  
3 concentrarlos en los fines de semana, de tal  
4 modo que por lo menos podían operar más buses  
5 durante los días de diario y aun así no  
6 llegaban a cumplir los fines de semana, pero el  
7 mantenimiento hay que hacerlo en algún momento.

8 En cuanto al impacto de la expropiación de  
9 los servicios, eso ya es algo yo diría bastante  
10 más obvio. Si me quitan servicios, pues me  
11 quitan simplemente la demanda de pasajeros que  
12 paga, me quitan los kilómetros que hacen esos  
13 servicios, y si bien eso también reduce costos,  
14 debo decirles que esa reducción de costos la  
15 hemos considerado en el modelo de daños.

16 Vayamos al vandalismo: ¿cómo afectó a las  
17 compañías? Junio de 2014, el mismo señor  
18 Guillermo Muñoz Senda, que Chile ha presentado  
19 como testigo, decía esto del vandalismo.  
20 Necesitamos el sonido, que por algún motivo no  
21 aparece. Alguien ha desconectado...

22 - Se exhibe un video.

1 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Bien, voy a dejar que  
2 siga la imagen. Tienen este video en el  
3 expediente. Es el C-502. Todo lo que están  
4 viendo en la imagen para que sepan ustedes son  
5 buses de Express. Tienen en pantalla al  
6 director entonces del Transporte Público  
7 Metropolitano, el señor Guillermo Muñoz Senda,  
8 como les decía, testigo en este caso. Está  
9 explicando la consecuencia del vandalismo en la  
10 noche anterior. Fijense cómo quedaron los buses  
11 de Express. Estamos hablando, si mal no  
12 recuerdo, de más de 50 buses que quedaron en  
13 este estado. Este es tan solo uno de los  
14 numerosos ejemplos de vandalismo descontrolado  
15 que constan en el expediente. Hay otros videos.  
16 Hay otras notas de prensa. Y el hecho de que  
17 estuviera ahí el director de Transporte  
18 Metropolitano dando una conferencia -fíjense  
19 los medios que están ahí presentes- resalta la  
20 importancia, la gravedad que tiene este tema en  
21 el transporte en Santiago. Es un vandalismo  
22 descontrolado que no ha conseguido el Estado

1 corregir pese a que solo el Estado puede  
2 corregir el vandalismo.

3 Al contrario de lo que pretende Chile, el  
4 vandalismo sí reduce la disponibilidad de buses  
5 para operar tanto el día en el que suceden  
6 estos eventos como obviamente durante el tiempo  
7 que hay reparar estos buses. Los que acaban de  
8 ver no están listos para operar el día  
9 siguiente.

10 Además, algo que podrán escuchar en el  
11 video: el señor Muñoz Senda se refiere a las  
12 agresiones por los choferes, y esas agresiones  
13 obviamente dan lugar a bajas por enfermedad,  
14 causa más ausentismo laboral, lo que  
15 lamentablemente Chile utiliza en este caso para  
16 criticar a los demandantes.

17 Traducido en conceptos económicos, el  
18 vandalismo reduce los ingresos y eso es porque  
19 ese sentimiento de inseguridad que resulta para  
20 los usuarios del vandalismo hace que dejen de  
21 coger el bus por miedo a verse expuestos a esos  
22 actos. Obviamente los buses vandalizados dejan

1 de operar, no pueden recorrer los kilómetros  
2 comerciales remunerados y todo eso impacta una  
3 vez más en los programas de operaciones e  
4 incrementa los descuentos a los que se ven  
5 expuestas las empresas.

6 En cuanto a los costos, obviamente hay que  
7 reparar esos buses que han visto dañados,  
8 costes de reparación y mantenimiento. Y para  
9 que se hagan una idea de la magnitud, podrán  
10 escuchar al señor Edgar Mac Allister. Él  
11 explica en sus declaraciones escritas que en  
12 promedio las compañías tienen que reparar 50  
13 buses al día por vandalismo, 50 buses al día.  
14 Esto obviamente también incrementa las primas  
15 de seguro, incrementa los deducibles de los  
16 seguros hasta tal punto que las compañías hoy  
17 día no son sujetos asegurables. Nadie les  
18 quiere asegurar. También incrementa los costos  
19 de gestión: hay que organizarse, cuando de  
20 repente a uno le queman varios buses, cómo  
21 organizar el servicio exige mayor tiempo de  
22 empleados.

1 Como hemos visto las violaciones de Chile  
 2 han frustrado por completo el negocio de las  
 3 compañías reduciendo de forma drástica sus  
 4 ingresos e incrementando en menor medida sus  
 5 costos. En esta circunstancia y como confirma  
 6 la quiebra de las compañías y su incapacidad de  
 7 hacer frente a sus deudas en el escenario real  
 8 fáctico, que es el que les acabo de presentar,  
 9 es obvio que Chile no mantuvo el equilibrio  
 10 económico financiero de las concesiones. No  
 11 está en disputa que hasta la fecha Chile se ha  
 12 negado a restaurar dicho equilibrio económico y  
 13 han logrado escuchar los incumplimientos de  
 14 Chile respecto de los procesos de revisión  
 15 programada y extraordinaria. Y con esto,  
 16 agradeciendo su paciencia, termino mi  
 17 presentación, y paso la palabra al profesor  
 18 Silva Romero. Muchas gracias.

19 SEÑOR SILVA ROMERO: Miembros del Tribunal:  
 20 dado que solo hay unos pocos temas sobre los  
 21 que las partes no están de acuerdo respecto del  
 22 contenido de los estándares del Tratado, voy a

1 limitar estas observaciones a tres breves  
 2 comentarios jurídicos sobre el tema de la  
 3 responsabilidad de Chile. Y paso al primer  
 4 comentario.

5 El resultado incontrovertible, decimos  
 6 nosotros, de las acciones y omisiones del  
 7 Estado, consideradas en su conjunto, es la  
 8 expropiación de las inversiones de los  
 9 demandantes. Y los hechos demuestran que Chile  
 10 destruyó el equilibrio económico de los  
 11 nuestros contratos de concesión y con ello el  
 12 valor de la participación de las demandantes en  
 13 las compañías al punto que hoy día, como ya fue  
 14 explicado, el valor de las acciones en esas  
 15 compañías es cero.

16 Chile alega, por su parte, que las distintas  
 17 acciones y omisiones del Estado no constituyen  
 18 una expropiación supuestamente porque estas  
 19 serían o los actos serían de naturaleza  
 20 contractual, que es una proposición que me  
 21 cuesta entender. Es innegable que dichas  
 22 omisiones y acciones de Chile van mucho más

1 allá de los contratos de concesión, como ya lo  
 2 explicó el doctor Jorge Bofill.

3 Por otro lado, en cualquier caso, para  
 4 efectos de calificar la conducta de Chile como  
 5 una expropiación indirecta, es simplemente  
 6 irrelevante que las omisiones y acciones de  
 7 Chile que la componen sean soberanas,  
 8 exorbitantes, administrativas o contractuales.  
 9 Lo determinante cuando se trata de verificar si  
 10 hay una expropiación indirecta es si el  
 11 conjunto de las omisiones y acciones destruyó  
 12 el valor económico de las inversiones de los  
 13 demandantes.

14 En palabras del Tribunal Burlington contra  
 15 Ecuador -cito-: "Lo decisivo para determinar si  
 16 existe una privación sustancial es la pérdida  
 17 del valor económico o de la viabilidad  
 18 económica de la inversión lo cual a su vez  
 19 depende de la capacidad de ganar una  
 20 rentabilidad comercial". Es el párrafo 397. Y  
 21 aunque Chile lo niega, no cabe duda alguna de  
 22 que de no haber sido por los incumplimientos de

1 Chile las compañías no se encontrarían en su  
 2 situación actual sin capacidad alguna de ganar  
 3 una rentabilidad comercial, y por lo tanto las  
 4 demandantes no habrían perdido la posibilidad  
 5 de percibir dividendos de sus negocios en  
 6 Chile.

7 En suma, este Tribunal, y lo digo con todo  
 8 respeto, no debe reescribir el Tratado sobre la  
 9 base de una distinción que proviene del derecho  
 10 administrativo francés entre la actuación de la  
 11 administración iure gestionis y la  
 12 administración iuri imperii. Eso se aplica  
 13 internamente en los Estados. Eso no tiene  
 14 ninguna cabida bajo este Tratado y bajo el  
 15 derecho internacional.

16 Paso a mi segundo comentario. Los hechos que  
 17 escuchamos esta mañana también demuestran como  
 18 Chile no brindó a la inversión de los  
 19 demandantes el trato justo y equitativo que  
 20 prevé el tratado. Entre otros, Chile incumplió  
 21 los compromisos y garantías que en su momento  
 22 incentivaron a los demandantes a continuar

operando en el Transantiago bajo los nuevos contratos de concesión, y la garantía que ya hemos mencionado varias veces más importante es la de mantener el equilibrio económico de las concesiones. Ahora, en un intento para eludir su responsabilidad, Chile y los argumentos jurídicos muchas veces esgrimen cuando los hechos no son contrarios, Chile alega que el nivel mínimo de trato al que tienen derecho los demandantes es el mismo desde hace cien años, el cual además no comprendería la protección de las expectativas legítimas de los demandantes al momento de suscribir los nuevos contratos de concesión.

Miembros del Tribunal: estarán ustedes de acuerdo conmigo en que la diferencia del nivel mínimo de trato y el trato justo y equitativo se ha convertido en estos casos en un debate estéril. Como lo confirmé, por ejemplo, el Tribunal en el caso Rusoro, no hay diferencias sustanciales entre los niveles de protección que brindar estos dos estándares. Además la

jurisprudencia ha confirmado en múltiples ocasiones que las expectativas legítimas de los inversionistas se encuentran protegidas por el derecho internacional consuetudinario.

Incluso, como pueden ver en la pantalla, los mismos extractos del caso Glamis, que cita Chile en su dúplica, confirman la protección de las expectativas legítimas de los demandantes bajo el nivel mínimo de trato. Ahora bien, consciente de que esta jurisprudencia no está a su favor, lo que hace Chile es alegar que los demandantes tendrían la carga de probar que el derecho internacional consuetudinario ha evolucionado, acreditando cada uno de sus elementos. Y con todo respeto, yo debo decir que este argumento no es serio. Chile simplemente parece olvidar que los tribunales de inversión son los intérpretes autorizados por los mismos Estados parte de los tratados de protección de inversión para pronunciarse sobre el contenido de las obligaciones incluidas en dichos tratados, y por referencia sobre la

costumbre internacional. Ese es su trabajo, miembros del Tribunal.

Ahora, en un último intento para salvar este argumento, Chile alega que la reciente decisión de la Corte Internacional de Justicia en el caso Bolivia contra Chile confirmaría que las expectativas legítimas de los demandantes no se encuentran protegidas por el Tratado. Basta leer esta decisión para confirmar que esto es falso. La Corte en ningún momento se pronunció sobre el contenido del nivel mínimo de trato ni para todos los efectos sobre la costumbre internacional aplicable a las relaciones entre Estados e inversionistas extranjeros. De hecho, como pueden ver ustedes en la pantalla, el extracto citado por Chile confirma más bien que la protección de las expectativas legítimas hace parte del trato justo y equitativo en las relaciones entre Estados e inversionistas extranjeros, ya sea como un estándar autónomo o como parte de la costumbre internacional.

Esto me conduce, miembros del Tribunal, a mi

tercer y último comentario, y es que mientras Chile hace mucho ruido sobre el trato mínimo para intentar excluir las expectativas legítimas de los demandantes de la protección del Tratado y de su protección como Tribunal, Chile no puede negar que el trato justo y equitativo también protege a los demandantes frente a medidas arbitrarias y discriminatorias. Y de igual forma Chile tampoco puede negar que trató mejor a las inversiones de los operadores chilenos que aquellas de los operadores colombianos Alsacia, Express, Su-Bus, sin ningún tipo de justificación razonable.

En conclusión, Chile expropió las inversiones de los demandantes; Chile violó su obligación de otorgarles a las inversiones de los demandantes el trato justo y equitativo y la protección y seguridad plenas que prevé el derecho internacional y Chile les otorgó un trato menos favorable a las inversiones de los demandantes que a las inversiones de los

operadores chilenos.

Con esto, miembros del Tribunal, concluyo esta parte y le paso a mi colega, el doctor García Represa, la palabra quien explicará el tema de la cuantificación.

SEÑOR GARCÍA REPRESA: Con la venia.

Como les mencionaba anteriormente, ahora procederé a explicarles cómo debe calcularse la compensación debida por Chile en este caso. Y esa compensación incluye cinco rubros principales, que ven en la filmina 103. Primero los dividendos que los demandantes han dejado de percibir desde el inicio de los nuevos contratos hasta la fecha de valuación; segundo, la pérdida de valor de las acciones de los demandantes en las compañías a la fecha de valuación, que considera los flujos hasta el término de las concesiones y los activos remanentes de las compañías; tercero, la pérdida de la oportunidad de los demandantes de seguir operando las concesiones al haber sido excluidos, como saben, de forma discriminatoria

de esa nueva licitación; cuarto, los daños morales sufridos por los señores Ríos y, por último, los intereses necesarios para que la compensación sea realmente plena en este caso.

En la filmina 104 tienen la estructura que seguiré. Como ven, primero expondré algunos puntos relevantes sobre quantum que no están que disputa; describiré luego el método de valuación utilizado por los economistas de Brattle Group. Tras ello, explicaré en mayor detalle en qué consiste el escenario contrafáctico en este caso, es decir, la situación en la que las compañías se habrían encontrado, por ende los demandantes, si Chile hubiera cumplido todas y cada una de sus obligaciones, y en función del tiempo disponible mencionaré brevemente reclamos por pérdida de oportunidad y daño moral. Y aunque aquí está listado, no tengo previsto entrar en el detalle de las tasas de interés y de cuestiones tributarias. Tienen todo eso por escrito, a ello me remito.

Las partes están de acuerdo por lo menos en seis puntos que me parecen relevantes para la cuantificación que están listados en la filmina 105. Primero, estamos de acuerdo en cuanto al estándar de compensación; esa debe ser calculada con base en el derecho internacional consuetudinario y, por tanto, siguiendo el estándar que conocen de sobra del caso Chorzów. La compensación debe permitir la reparación íntegra del daño causado a las demandantes -- a los demandantes, y por eso lo que hemos calculado es el monto necesario para eliminar todas las consecuencias de los incumplimientos de Chile y para poner a los demandantes en la misma posición en que habrían estado de haber Chile cumplido sus obligaciones.

Segundo, estamos también de acuerdo en que la compensación debe calcularse como la diferencia entre el escenario real y el escenario contrafáctico o de pleno cumplimiento. También estamos de acuerdo en que la compensación debe ser calculada ex post,

esto es con la máxima y mejor información disponible a la fecha; cuarto, reconocemos que el estándar aplicable a la prueba es el del balance de las probabilidades; quinto, Chile acepta que todos los daños sean estos de carácter material o moral deben ser compensados; y por último, en cuanto a los intereses, estamos de acuerdo en que deben calcularse y computarse de forma compuesta y capitalizarse semestralmente.

Pasemos ahora al método de cálculo de la compensación, puesto que los daños en este caso derivan directamente de la situación y operación de las compañías, Brattle ha calculado la compensación primero comparando los flujos generados por las compañías en la realidad, con los flujos que habrían generado en el escenario contrafáctico. Y segundo, tras considerar el pago de las obligaciones de las compañías con sus acreedores, incluidos los bonistas, Brattle calcula los dividendos que esas compañías habrían podido distribuir a sus

1 accionistas.

2 Aunque sé que conocen de sobra este método  
3 de cálculo, en este caso tengo que dedicar un  
4 poco más de tiempo, pues Chile y sus expertos  
5 ignoran, y en ocasiones confunden  
6 deliberadamente, el escenario fáctico y el  
7 contrafáctico para poner en duda la causalidad  
8 de los daños que han sufrido los demandantes. Y  
9 haré dos comentarios sobre este punto. El  
10 primero tiene que ver con la carga de la  
11 prueba.

12 Hemos establecido de forma detallada y  
13 documentada las causas que llevaron a las  
14 compañías a la quiebra y cómo esas causas  
15 tienen su origen en acciones y omisiones del  
16 Estado. Chile, por su parte, busca romper ese  
17 nexo causal invocando otras supuestas causas  
18 que habrían llevado a las compañías a la  
19 quiebra, y obviamente corresponde a Chile  
20 probar esas otras supuestas causas y sus  
21 efectos, lo que no ha hecho ni podrá hacer  
22 porque simplemente no se puede probar lo que no

1 existe. Por ejemplo, corresponde a Chile probar  
2 el supuesto mal gerenciamiento que dicen de las  
3 compañías, carga que no ha satisfecho pues,  
4 como sabemos, los demandantes y las compañías  
5 son profesionales competentes e hicieron todo  
6 lo humanamente posible para sacar adelante el  
7 negocio. Escucharán a personas clave en la  
8 operación esta semana. Y es una obviedad, pero  
9 conviene recordar que son los demandantes los  
10 que tienen el mayor incentivo para hacer que el  
11 negocio sea exitoso. Y como escucharon antes a  
12 la doctora Stein, el Estado no tiene el mismo  
13 incentivo; más bien tiene un incentivo  
14 perverso.

15 Segundo punto, puesto que Chile pretende  
16 romper el nexo causal, no puede invocar como  
17 supuesta causa de la debacle económica de las  
18 compañías hechos que derivan precisamente de la  
19 propia conducta del Estado, y aquí es donde  
20 Chile confunde los escenarios. Por ejemplo, en  
21 la filmina 108 tienen un gráfico que compara  
22 los ingresos netos de las compañías en el

1 escenario fáctico -esa línea roja, que siempre  
2 ha estado en negativo- y el escenario  
3 contrafáctico en la parte superior.

4 El escenario fáctico viene marcado desde un  
5 inicio por un excesivo nivel de evasión, falta  
6 de controles de las vías preferentes, déficit y  
7 antigüedad de las flotas de las compañías, y  
8 por lo tanto marca las decisiones que se  
9 adoptan posteriormente. Y pese a eso Chile  
10 alega, por ejemplo, que la mala situación de  
11 las compañías derivaría de su decisión de  
12 operar con buses viejos, ignorando -como han  
13 visto- que el Ministerio rechazó todas las  
14 solicitudes de las compañías para renovar sus  
15 buses con flota nueva y para aumentar su flota.  
16 En la filmina hemos puesto en qué momento  
17 intervinieron esas decisiones.

18 Chile también alega que las pérdidas de las  
19 compañías derivarían por ejemplo, de su  
20 decisión de vender los hedges, los contratos de  
21 cobertura de riesgo cambiario, algo que  
22 hicieron en 2016; a la derecha de la filmina lo

1 tienen.

2 Chile ignora que si las compañías tuvieron  
3 que vender esos contratos de cobertura de  
4 riesgo cambiario, fue precisamente por el  
5 estrangulamiento financiero resultado de las  
6 acciones y omisiones de Chile. Por la misma  
7 lógica Chile se podría quejar de que las  
8 compañías ya no podían estar aseguradas contra  
9 vandalismo. ¿Por qué no pueden estar aseguradas  
10 contra vandalismo? Precisamente porque Chile no  
11 luchó contra el vandalismo. Es decir, todas  
12 estas situaciones o decisiones de las compañías  
13 que Chile critica ahora haciendo un uso claro  
14 de hindsight fueron causadas a su vez por los  
15 incumplimientos de Chile y, por ende, no pueden  
16 ser utilizadas por Chile para romper el nexo  
17 causal.

18 El Estado también confunde deliberadamente  
19 el escenario fáctico y el contrafáctico para  
20 tratar de reducir artificialmente la  
21 compensación, y voy a dar solo un ejemplo. Hace  
22 escasas semanas, en febrero de este año, Chile

1 aprobó un aumento del PPT para Alsacia para  
 2 pagar por la expropiación del servicio 112  
 3 diurno, que es uno de los cinco servicios de  
 4 las compañías que fue expropiado en el año  
 5 2016; hay un procedimiento entendemos similar  
 6 para Express.

7 Estos pagos que llegan ahora a las  
 8 compañías, sin embargo, no reducen la  
 9 compensación debida a los demandantes que son  
 10 los accionistas de las compañías, que es el  
 11 equity. Este es un punto importante. En la  
 12 pantalla, filmina 109, tienen dos gráficos que  
 13 muestran la situación real de las compañías al  
 14 31 de julio de 2018, que es la fecha de  
 15 valuación. Volveré sobre ello.

16 La única diferencia es que el gráfico de la  
 17 derecha incluye los flujos adicionales  
 18 recibidos por Alsacia recientemente, y puesto  
 19 que la deuda -lo que ven en color rojo- sigue  
 20 siendo muy superior a los activos, esos pagos  
 21 adicionales sirven para dar servicio a la deuda  
 22 y el valor de equity sigue siendo un valor de

1 cero dólares. Puesto que los ingresos  
 2 adicionales no son suficientes para pagar la  
 3 deuda y generar un valor positivo de equity,  
 4 por definición no pueden reducir los daños al  
 5 equity que estamos calculando en este caso. Y  
 6 creo que es importante que tengan todo esto  
 7 presente cuando Chile les sugiera al analizar  
 8 los insumos operativos en este caso, que si  
 9 cortan por la mitad pues a lo mejor llegan a  
 10 una decisión diríamos salomónica. Eso sería un  
 11 error y no daría lugar a una decisión  
 12 salomónica porque recuerden que los demandantes  
 13 son los accionistas de las compañías. Incluso  
 14 en el escenario contrafáctico, para que los  
 15 demandantes tengan un valor positivo de equity  
 16 y reciban alguna compensación, los flujos de  
 17 las compañías deben ser suficientes para apurar  
 18 el pasivo.

19 Paso ahora al tercer punto de mi  
 20 presentación, y esto tiene que ver con los dos  
 21 primeros reclamos de los demandantes. Si Chile  
 22 hubiera cumplido sus obligaciones, como les

1 decía al principio, los demandantes habrían  
 2 recibido dividendos durante la vigencia de los  
 3 contratos, que indicamos como daño histórico,  
 4 hasta la fecha de valuación. Esos dividendos ya  
 5 saben cómo funciona el negocio, dependen del  
 6 flujo libre de caja, lo que puedan pagar las  
 7 compañías a sus accionistas. Todo esto lo  
 8 calculan los expertos de Brattle utilizando  
 9 entre otros insumos operativos que dan los  
 10 expertos en transporte de BRT Transconsult. Los  
 11 demandantes también tendrían un valor justo de  
 12 mercado de las acciones positivo. Ese valor  
 13 justo de mercado considera a fecha de valuación  
 14 lo que quedaba de las concesiones y los activos  
 15 que quedarían después del repago total de la  
 16 deuda. Y el principal activo ahí serían los  
 17 terminales, y volveré sobre ello.

18 Ahora, como han visto, la fecha de valuación  
 19 del último informe de Brattle es del 31 de  
 20 julio de 2018. Es un cálculo que deberá ser  
 21 actualizado a la fecha que este Tribunal  
 22 indique por dos motivos principales. Primero,

1 porque el daño se ha seguido produciendo y se  
 2 sigue agravando desde hace muchos años y ahora  
 3 desde el 31 de julio de 2018; recuerden que las  
 4 operaciones de Express hoy día siguen. Y,  
 5 segundo, porque las partes están de acuerdo que  
 6 el método a aplicar es el método ex post, y ya  
 7 disponemos de varios meses adicionales de  
 8 información histórica real.

9 Pues bien, el debate principal entre las  
 10 partes en torno a esos insumos operacionales es  
 11 lo que voy a exponerles ahora en un minuto. Sí  
 12 debo mencionar que Versant Partners, los  
 13 expertos económicos de Chile, están en general  
 14 de acuerdo con -dicen ellos- las matemáticas  
 15 detrás de los cálculos de Brattle, y de hecho  
 16 han adoptado el modelo de Brattle ellos mismos.  
 17 Y por eso lo que haré es tratar cinco  
 18 principales insumos operativos que les  
 19 permitirán a ustedes corregir en el escenario  
 20 contrafáctico los incumplimientos del Estado. Y  
 21 todos estos, como verán, tienen que ver con los  
 22 ingresos de las compañías, que es el elemento

1 fundamental de este caso; no tanto los costos.  
 2 Primero, las compañías habrían recibido  
 3 mayores ingresos de haber el Estado luchado  
 4 realmente contra la evasión -ya les expliqué  
 5 por qué-; BRT Transconsult, expertos de  
 6 prestigio mundial y con gran experiencia en  
 7 este tipo de sistemas de transporte urbano,  
 8 concluyen tras haber estudiado la evasión en 17  
 9 ciudades, que Transantiago podía y debería  
 10 haber tenido una tasa de evasión promedio del 9  
 11 por ciento. Y esta es una tasa razonable,  
 12 incluso diría conservadora, si tienen en cuenta  
 13 que es muy superior al promedio de la  
 14 muestra -en la muestra es un 7 por ciento,  
 15 nuestros expertos concluyen que un 9 por ciento  
 16 sería razonable-, y ese cálculo incluye el  
 17 dato de Transantiago, que como ven en la  
 18 gráfica en amarillo es muy superior a las demás  
 19 ciudades y podría haber sido perfectamente  
 20 calificado de outlier y excluido del cálculo.  
 21 Si los expertos hubiesen tomado la media o  
 22 excluido Santiago de la muestra, habrían

1 obtenido una tasa aún más baja del 9 por  
 2 ciento.  
 3 BRT Transconsult les explican, además, por  
 4 qué el Estado podría haber reducido la evasión  
 5 hasta ese nivel de 9 por ciento de forma muy  
 6 rápida con solo aumentar los controles, lo que  
 7 se llaman las inspecciones, a un nivel  
 8 razonable. Estas inspecciones, eso es  
 9 importante, tienen un efecto disuasivo  
 10 inmediato: los evasores dejan de evadir desde  
 11 el momento en que saben que van a ser  
 12 sancionados. Si uno ve un inspector el lunes y  
 13 le pone una multa, ve un inspector el viernes y  
 14 le pone una multa, el lunes siguiente va a  
 15 pagar o simplemente no va a coger el bus.  
 16 Como demuestra BRT Transconsult en el  
 17 gráfico a la izquierda, filmina 113, habría  
 18 bastado con que el Estado aumente la tasa de  
 19 inspección de 0,1 por ciento, que es la tasa  
 20 existente. Para que entiendan, es una  
 21 inspección por mil viajeros, a 2,8 por ciento,  
 22 esto es 28 inspecciones por mil viajes. Esto

1 habría bastado para que la evasión en  
 2 Transantiago caiga rápidamente a un 9 por  
 3 ciento. Y la tasa de inspecciones del 2,8 por  
 4 ciento estaría aún muy por debajo de los  
 5 estándares internacionales. Lo que tienen a la  
 6 derecha es una tabla que han presentado los  
 7 propios expertos de Chile, los señores  
 8 Willumsen y Silva. La ciudad que menos tasa de  
 9 inspección tiene, Ámsterdam, con 0,54, arriba a  
 10 la izquierda, hace cinco veces más inspecciones  
 11 que Santiago. Es decir 5,4 inspecciones por  
 12 mil, Santiago hace apenas una. La que más  
 13 inspecciones hace, Manchester, llega a 14 por  
 14 ciento. Y nosotros estamos diciendo que 2,8 por  
 15 ciento sería razonable.  
 16 Segundo, las compañías habrían también  
 17 recibido mayores ingresos de haber el Estado  
 18 cumplido sus promesas de construir la  
 19 infraestructura adaptada a las operaciones como  
 20 estaba previsto en el Plan Maestro, y de  
 21 controlar el uso preferencial por los buses de  
 22 ciertas vías. Todo esto, como ya les expliqué,

1 arroja mayores velocidades de operación y una  
 2 mayor demanda de pasajeros que pagan. No les  
 3 voy a aburrir con los detalles. Para calcular  
 4 las mayores velocidades de operación lo que han  
 5 hecho nuestros expertos ha sido coger la data  
 6 de los GPS que están instalados en cada uno de  
 7 los buses; las velocidades reales de operación;  
 8 han mirado las rutas y las distancias que están  
 9 previstas en los programas de operación; las  
 10 rutas reales. Todo está ahí indicado, y  
 11 comparan esas velocidades reales con las que  
 12 habrían tenido de existir la infraestructura  
 13 prometida mirando cómo se comportan los buses  
 14 en otros tipos de infraestructura y con un  
 15 adecuado control de las vías.  
 16 Con esto concluyen que en promedio las  
 17 velocidades de operaciones de Alsacia habrían  
 18 subido entre un 4 y un 5 por ciento, y las de  
 19 Express entre un 5 y un 6 por ciento. También  
 20 calculan el incremento en la demanda que habría  
 21 resultado de la mejor infraestructura y las  
 22 mejores velocidades, considerando que existe

una elasticidad positiva entre más velocidad, más demanda de pasajeros. Por cada incremento de 1 por ciento de la velocidad, la elasticidad es de 0,15 por ciento. Y debo decir que esta relación de elasticidad no está cuestionada por los expertos en transporte de Chile. Con todo ello la demanda habría sido un 0,5 por ciento mayor de haber podido operar en condiciones de infraestructura adecuadas y con controles adecuados.

Tercer punto, las compañías también habrían recibido mayores ingresos, como es evidente yo diría, de no haber sufrido la expropiación de cinco rutas en el año 2016. Habrían tenido la demanda que les expropiaron, habrían tenido los kilómetros que les expropiaron.

A la izquierda tienen la ilustración del impacto en la demanda de pasajeros de Express, de las 4 rutas que quitaron a Express, y a la derecha pueden ver cómo cae la demanda del servicio 112 diurno, que es el que fue expropiado. Y fíjense qué curioso e interesante

que a las compañías les dejaron con el servicio 112 nocturno. Fíjense abajo cuál es la demanda del 112 nocturno. Estaba clarísima cuál era la intención del Estado con estas expropiaciones. Todo esto reduce el tamaño del negocio, no es ninguna ayuda, como ingenuamente quiere presentarlo Chile en este caso.

Los expertos en transporte han calculado la demanda futura de pasajeros que habrían tenido esas rutas expropiadas analizando la demanda histórica de esas mismas rutas y han analizado los kilómetros comerciales que habrían recorrido los buses de las compañías con base en los kilómetros que constan en los programas de operación de esas mismas rutas.

Paso al vandalismo. Los expertos de BRT Transconsult también demuestran que si el Estado hubiera luchado realmente contra el vandalismo la demanda anual habría sido un 1 por ciento mayor a la que realmente se produjo con el consiguiente ingreso, con el consiguiente mayor ingreso. Este 1 por ciento

es de hecho conservador, como muestra un estudio que ha realizado la Autoridad de Transporte de París, la RATP, que concluye, como ven a la derecha, que "The indirect cost of vandalism on the feeling of insecurity are low and estimated at 1 per cent loss in traffic". Nuestros expertos han aplicado ese porcentaje que es low, 1 por ciento, no han buscado aplicar nada mayor.

En quinto lugar, en cuanto a los mayores ingresos por haber podido operar con una flota suficiente para cumplir los programas de operación, el primer paso que han seguido nuestros expertos es estimar el tamaño de la flota que habría sido necesaria.

Esto a su vez depende de factores como son las velocidades, los kilómetros programados y obviamente las frecuencias exigidas esto es la cantidad de despachos, esto es de salidas de los terminales de los buses que se exigen para cada servicio en cada sentido y en cada período del día porque todo esto está muy detallado,

hay período de punta mañana, con más despachos y hay períodos con menos despachos. Obviamente, los expertos podrán explicarles esto mucho mejor que yo. Simplemente voy a la conclusión en la filmina 118. Como ven Alsacia había requerido entre 33 y 42 buses más y Express entre 45 y 79 buses más, dependiendo del año, para poder cumplir los programas de operaciones. Y todo esto es consistente con la flota que en octubre del año 2015 -- Tienen ahí los anexos en el expediente C-40 y C-41. En esos anexos el Estado reconoció que las compañías necesitaban más buses para poder cumplir. Para Alsacia el Estado reconoció que necesitaba 49 buses adicionales. Nuestros expertos dicen entre 33 y 42. Express necesitaría según el Estado 84 buses adicionales, nuestros expertos dicen 45, 79. Y se puede preguntar uno por qué esa diferencia. Bueno, porque el Estado al reconocer que necesitábamos más buses, no estaba corrigiendo las velocidades, no estaba corrigiendo la

1 infraestructura, no estaba corrigiendo esos  
 2 otros incumplimientos que nuestros expertos sí  
 3 consideran y que habrían aumentado la velocidad  
 4 y por lo tanto reducido en cierto modo el  
 5 número de buses necesarios.

6 Considerando todo lo anterior, BRT  
 7 Transconsult concluyen que en el escenario  
 8 contrafáctico las compañías habrían tenido una  
 9 mayor demanda de pasajeros que validan el  
 10 pasaje y habrían operado más kilómetros. Y  
 11 tienen en la filmina 119 las gráficas  
 12 preparadas por BRT -- perdón, por Brattle con  
 13 base en la data de BRT Transconsult, a la  
 14 izquierda la diferencia entre el escenario  
 15 contrafáctico y actual de demanda y a la  
 16 derecha de kilómetros. Todo esto, como ya  
 17 saben, habría resultado en mayores ingresos,  
 18 tienen en la filmina 120 la diferencia entre el  
 19 but-for y el actual.

20 También como consecuencia de lo anterior,  
 21 porque si corregimos los incumplimientos del  
 22 Estado las compañías habrían podido cumplir los

1 programas de operación, por definición no  
 2 habrían teniendo los cuantiosos descuentos que  
 3 el Estado les impuso por incumplir esos  
 4 programas de operación a través de los  
 5 indicadores. Ex abundanti cautela hemos pedido  
 6 a los expertos que de forma independiente  
 7 calculen cuáles habrían sido los descuentos  
 8 máximos posibles en el escenario contrafáctico.  
 9 Y como habrán visto en sus informes concluyen  
 10 que los indicadores de las compañías habrán  
 11 sido mucho mejores y esto por dos razones  
 12 independientes. Primer motivo, BRT  
 13 Transconsult, lo tienen a la izquierda,  
 14 demuestra que, si las compañías hubieran  
 15 operado con flota suficiente a mayores  
 16 velocidades comerciales, hubiesen estado menos  
 17 expuestas a vandalismo, por ejemplo, habrían  
 18 podido cumplir los programas de operaciones,  
 19 habrían podido proveer las suficientes  
 20 plazas/kilómetro, que es lo que mide el ICT, y  
 21 habrían podido cumplir con el número de  
 22 despachos que requiere su programa de

1 operación, que es lo que mide el ICF. También,  
 2 por cierto, es una obviedad, pero habrían  
 3 podido cumplir con la regularidad entre los  
 4 buses, que es el ICR.

5 Segundo motivo. Quantil, lo tienen a la  
 6 derecha, demuestra que las fórmulas  
 7 contractuales para medir el cumplimiento de  
 8 indicadores como los que les he mencionado  
 9 penalizan de forma discriminatoria a las  
 10 compañías y a Su-Bus por el solo hecho de  
 11 contar con mayores flotas, buses más grandes y  
 12 rutas más largas que otros operadores del  
 13 Transantiago. Y Chile no ha respondido a esto  
 14 en ninguno de sus informes de experto.

15 Quantil también demuestra que si las  
 16 compañías hubieran sido autorizadas a operar  
 17 con un número elevado de intervalos irregulares  
 18 como Chile sí autorizó a otras empresas  
 19 chilenas, habrían mejorado sustancialmente el  
 20 ICR.

21 La magnitud del impacto que los  
 22 incumplimientos de Chile tuvo sobre los

1 indicadores de las compañías ha quedado en  
 2 evidencia recientemente, hace escasas semanas.  
 3 Y eso es porque a finales de este año --  
 4 perdón, a finales de enero de este año, a la  
 5 vez que Express recibía el encargo de operar  
 6 una serie de rutas que Alsacia venía operando,  
 7 Chile aprobó por fin un incremento de la flota  
 8 de reserva de Express. Aceptó que Express  
 9 llegara a tener un incremento de 11 por ciento  
 10 de flota de reserva, eso fue un incremento de  
 11 63 buses, y pese a que esos 63 buses  
 12 adicionales eran buses de Alsacia que ya venían  
 13 dañados, ya eran viejos, y pese a seguir  
 14 operando la flota más antigua de todo el  
 15 sistema, con solo este incremento de flota, ya  
 16 se ve una mejoría notable de los indicadores de  
 17 Express y todo esto desde finales de febrero.

18 A la derecha de la filmina 122 pueden ver  
 19 los resultados preliminares que envió el  
 20 Ministerio a Express para el mes de febrero, y  
 21 estos van hasta el 14 de marzo. Si nos fijamos  
 22 en las dos primeras semanas del mes de marzo y,

1 por cierto, sepan el mes de febrero en Chile es  
 2 un mes fundamentalmente de vacaciones,  
 3 entonces, es bueno mirar un período en el que  
 4 hay operaciones más importantes, como ven el  
 5 IFC de Express pasó de 86 a 95; el ICR pasó de  
 6 77,4 en marzo de 2018 -y estamos comparando el  
 7 mismo mes de dos años distintos para no falsear  
 8 la comparación, porque si uno compara un  
 9 período de vacaciones con un período normal, no  
 10 funciona- el ICR pasó de 77,4 a 87,4. Y eso es  
 11 lo que tienen representado en la gráfica de  
 12 abajo; es una gráfica de ICR. Notarán la  
 13 mejoría de Express frente a su serie histórica  
 14 gracias a este incremento de flota, se acerca  
 15 al segundo mejor operador del sistema que es  
 16 Metbus y que es precisamente el operador que  
 17 Brattle ha considerado para realizar un cálculo  
 18 de sensibilidad sobre el ICR. El ICT pasó de  
 19 89,4 a 94,9.

20 Y aquí esto es importante notar: todo esto  
 21 resulta únicamente de una corrección al déficit  
 22 de flota de Express. Las operaciones de Express

1 siguen impactadas por los demás incumplimientos  
 2 del Estado que no han sido remediados.  
 3 Entonces, si ustedes corrigen estos otros  
 4 cumplimientos, los indicadores son todavía  
 5 mejores y nosotros decimos habrían llegado al  
 6 100 por ciento. Y los números para el mes de  
 7 marzo que acaban, de hecho, de llegar de parte  
 8 del Ministerio muestran una mejoría todavía más  
 9 significativa en los indicadores. Entonces, les  
 10 recomiendo que tengan esto presente cuando  
 11 escuchen a Chile decirles que los señores Ríos  
 12 no saben cómo operar unos buses; cuando se le  
 13 da la herramienta de trabajo sí saben hacerlo.

14 Hasta aquí hemos hablado de los ingresos en  
 15 el escenario contrafáctico. Pasemos ahora a ver  
 16 cuáles habrían sido los costos, algo que ya les  
 17 he dicho tiene un impacto menor. Si bien los  
 18 costos unitarios de las compañías habrían sido  
 19 menores en el contrafáctico porque las  
 20 condiciones de operación habrían sido mejores,  
 21 en el global, puesto que aumenta la demanda  
 22 aumentan los kilómetros operados, aumenta el

1 tamaño de la flota, el global de los costos  
 2 habría sido ligeramente mayor en el  
 3 contrafáctico que en el real. Pueden ver la  
 4 diferencia en la gráfica de la filmina 103  
 5 [123]; ven que no es algo muy significativo.

6 Pero sobre los costos sí debo mencionar algo  
 7 importante, y es que los únicos costos que  
 8 Brattle ha corregido para pasar del fáctico al  
 9 contrafáctico son los que están directamente  
 10 relacionados con cada uno de los  
 11 incumplimientos de Chile. Los principales  
 12 costos inherentes a la operación y que Chile  
 13 exagera en sus escritos, como son por ejemplo  
 14 pagos a empresas relacionadas por servicios que  
 15 han prestado, todos esos costos están incluidos  
 16 en el escenario fáctico y en el contrafáctico.  
 17 Por definición, no pueden impactar el cálculo  
 18 de los daños en este caso.

19 Por todo ello, Brattle concluye que de haber  
 20 Chile cumplido sus obligaciones las compañías  
 21 habrían distribuido 129 millones de dividendos  
 22 hasta el 31 de julio de 2018, ajustado por el

1 porcentaje del 92 por ciento que tienen los  
 2 demandantes llegamos a 118,4 millones. Y como  
 3 ven, en algunos años, el modelo de Brattle  
 4 muestra que no habría dividendos a los  
 5 accionistas y esto es simplemente porque  
 6 Brattle considera el repago total de la deuda  
 7 de las compañías en su modelo.

8 Y, por cierto, habrán leído que Chile  
 9 critica que Brattle -- critica a Brattle  
 10 alegando que debería haber asumido que las  
 11 compañías utilizarían todos los flujos libres  
 12 para pagar por adelantado y por anticipado la  
 13 deuda y que solo -- según dice Chile, solo una  
 14 vez ha repagado toda la deuda deberían empezar  
 15 los pagos de dividendos a los accionistas.  
 16 Además, de no tener ningún sustento, cuando uno  
 17 coge un préstamo y hay un plan de pagos, lo  
 18 normal es que cumpla el plan de pagos, no hay  
 19 ningún motivo en este caso para acelerar el  
 20 plan de pagos, pero bueno, en cualquier caso,  
 21 esa crítica no tiene un impacto significativo,  
 22 y lo pueden ver en la filmina 125. Si hubieran

1 pagado de forma anticipada toda la deuda, los  
2 daños se verían reducidos en 22,6 millones. Es  
3 una cantidad importante, pero no significativa  
4 en la escala en la que estamos hablando en este  
5 caso, y han visto la magnitud de las  
6 operaciones.

7 Y si se fijan en la línea 3 de este cuadro,  
8 verán que es cierto que en el escenario de  
9 Brattle los dividendos son mayores que en el  
10 repago anticipado de la deuda, pero esta  
11 diferencia se ve compensada por el incremento  
12 del valor de las acciones a partir de la fecha  
13 de valuación. Para simplificar, lo único que  
14 está haciendo la crítica de Chile es trasladar  
15 valor de un período anterior a un período  
16 posterior. Los dividendos que no se  
17 distribuyeron antes para pagar la deuda, pues  
18 bueno, esa deuda ya no existe y se pueden  
19 distribuir más dividendos luego. Lo que hace  
20 Brattle es prever los pagos según estaba  
21 previsto en el calendario de pagos. O sea, se  
22 está desplazando valor de un momento a otro,

1 pero el valor no cambia significativamente.

2 En cuanto a la compensación debida por la  
3 pérdida del valor accionario, como les dije  
4 antes ese valor considera valor justo de  
5 mercado de las acciones de los demandantes al  
6 31 de julio de 2018. Todo esto a su vez  
7 considera el repago de la deuda que quedaba  
8 pendiente y que se hace totalmente, y los  
9 activos que quedarían en las compañías,  
10 principalmente los terminales. El valor de  
11 mercado de los terminales que utiliza Brattle  
12 es el que calcula la firma internacional  
13 Binswanger en el año 2016, que es una tasadora  
14 de reconocido prestigio. La tasación de  
15 Binswanger, y es aquí la principal diferencia  
16 entre las partes, incluye un rubro que se llama  
17 costs savings, que derivan precisamente de la  
18 ubicación, de la buena ubicación que tienen  
19 esos terminales para operar buses en la ciudad  
20 de Santiago.

21 Y es que esos terminales que compraron los  
22 demandantes al inicio de su inversión, hay

1 muchas otras empresas que no compraron  
2 terminales, esos terminales están  
3 estratégicamente situados cerca de las  
4 cabeceras de las rutas, lo que permite reducir  
5 el número de kilómetros muertos que se llama en  
6 la operación y con ello los costos de  
7 operación. Un potencial comprador de los  
8 terminales tomaría en consideración estos costs  
9 savings al determinar el precio a pagar por los  
10 terminales. La gran diferencia conceptual entre  
11 las partes en la valuación de terminales es que  
12 nosotros calculamos el valor de unos terminales  
13 de buses para la operación de buses en  
14 Santiago. Chile presenta el valor que tendrían  
15 unos metros cuadrados para cualquier operación  
16 inmobiliaria como podría haber sido la  
17 construcción de unas casas en esas zonas en  
18 Chile. No estamos valorando lo mismo; la  
19 posición de Chile no puede prosperar, además,  
20 pues el mismo Estado ha reconocido esos costs  
21 savings. Si ustedes se fijan a la derecha de la  
22 filmina en el régimen económico de la nueva

1 licitación el Estado le decía a los postores:  
2 "Yo le voy a entregar terminales en estas  
3 localizaciones", que eran de hecho los  
4 terminales de nuestros clientes. "Si no le  
5 puedo dar esos terminales y le tengo que dar  
6 terreno más lejos de 2 kilómetros, le voy a  
7 pagar más, le voy a pagar como comerciales esos  
8 kilómetros muertos". Eso tiene valor, la  
9 localización de los terminales para las  
10 operaciones de buses.

11 Y con esto acabo. Como les dije, voy a  
12 acabar con un punto sobre los terminales, y es  
13 que recientemente la valuación de 177 millones  
14 de los terminales ha sido confirmada por el  
15 propio Estado que ha arrendado esos terminales  
16 a los demandantes. Si ustedes se fijan en el  
17 precio de la renta anual que está pagando el  
18 Estado por esos terminales y lo comparan con la  
19 valuación de Binswanger, equivale a una tasa de  
20 capitalización del 6,25, que es una tasa para  
21 Santiago perfectamente entre la tasa de  
22 inmuebles para logística y transportes, que es

1 del 7 y medio y la tasa del bono soberano  
2 chileno que es de 5,10. Y, ¿por qué el bono  
3 soberano? Porque estos alquileres son con el  
4 Estado, el riesgo de pago es el riesgo del  
5 Estado.

6 Con todo ello paso, como les mencioné -- No  
7 voy a mencionar los reclamos por pérdida de  
8 oportunidad de daño moral ni intereses. Esto es  
9 algo que tienen en los escritos.

10 Y en resumen solicitamos que este Tribunal  
11 ordene el pago al 31 de julio de 2018 que  
12 tendrá que ser actualizado de 354 millones.

13 Muchas gracias.

14 SEÑOR SILVA ROMERO: Miembros del Tribunal:  
15 en los últimos minutos que nos quedan me quiero  
16 referir rápidamente a las dos objeciones  
17 jurisdiccionales, decimos nosotros, frívolas  
18 del Estado chileno. Y las recordarán ustedes.  
19 Primero, se trata de lo que podemos llamar el  
20 término de prescripción, y segundo, el tema de  
21 la renuncia de los demandantes.

22 En cuanto al tema de la prescripción, la

1 primera pregunta que decimos nosotros que  
2 ustedes deben formularse es cuál es el  
3 propósito de esta regla en el Tratado de la  
4 prescripción. Y la mejor respuesta se encuentra  
5 en el Laudo provisional en el caso Berkowitz  
6 contra Costa Rica que ven en la pantalla y que  
7 dice lo siguiente: "Aunque la cláusula  
8 prescriptiva puede ser percibida como un punto  
9 de corte arbitrario para la interposición de un  
10 reclamo por las demandantes, dichas cláusulas  
11 constituyen un mecanismo legal legítimo para  
12 limitar la proliferación de reclamos históricos  
13 con todos los desafíos e incertidumbres legales  
14 y políticos concomitantes que traen  
15 aparejados". Estarán de acuerdo conmigo  
16 entonces que el propósito de esta regla es  
17 simplemente impedir que un inversionista se  
18 demore indebidamente en presentar una  
19 reclamación contra el Estado por violaciones  
20 del Tratado. Es una medida, podríamos decir  
21 nosotros, de certeza jurídica o de seguridad  
22 jurídica.

1 En este caso, miembros del Tribunal, el  
2 término de prescripción se encuentra en el  
3 artículo 9.18.1 del Tratado que pueden ver en  
4 pantalla. Y esta disposición dice, cito:  
5 "Ninguna reclamación podrá someterse a  
6 arbitraje si han transcurrido más de 39 meses a  
7 partir de la fecha en la que el demandante tuvo  
8 o debió haber tenido conocimiento de la  
9 violación alegada y conocimiento de que sufrió  
10 pérdidas o daños."

11 Con esto en mente, tengo dos comentarios  
12 sobre esta objeción. En primer lugar, Chile  
13 formula dos argumentos respecto del término de  
14 prescripción que decimos nosotros no son  
15 conforme ni al texto del Tratado ni a la figura  
16 jurídica de la prescripción extintiva. Primero,  
17 como pueden ver en la pantalla, Chile se apoya  
18 en la reciente decisión, pienso yo errada, de  
19 la Corte de Apelaciones de París en el caso  
20 Rusoro para alegar que -y cito: "En virtud del  
21 artículo 9.18.1 del Tratado el Tribunal no  
22 puede otorgar indemnizaciones respecto de

1 supuestos daños sufridos previos al 26 de  
2 febrero del 2014". Segundo, según Chile la  
3 prescripción operaría en el sentido de que el  
4 Tribunal no podría considerar hechos anteriores  
5 al período de prescripción ni el escenario  
6 contrafáctico correspondiente a dichos hechos.  
7 Es evidente que Chile, consciente de que ha  
8 incurrido en varias violaciones del Tratado,  
9 utiliza este argumento artificioso con el  
10 propósito de intentar reducir el monto de la  
11 indemnización.

12 Sin embargo, esta posición es errada. Como  
13 lo confirman las mismas pruebas jurídicas en  
14 las que el Estado basa su objeción. El Tribunal  
15 en Berkowitz contra Costa Rica nuevamente, por  
16 ejemplo, enfatizó que el plazo de prescripción  
17 establecido en el Tratado -cito-: "No debe  
18 impedir una consideración apropiada respecto de  
19 la conducta anterior al plazo de prescripción a  
20 los efectos de la valuación tanto en materia de  
21 responsabilidad como de indemnización". Es  
22 decir, el escenario fáctico no prescribe.

1 Solamente lo que acabo de decir es tan absurdo  
2 que eso debería disponer de esta objeción. Y  
3 esto se desprende además de la simple  
4 aplicación del principio restitutio in  
5 integrum, reparación íntegra, según el cual la  
6 reparación que ustedes deben ordenar debe  
7 borrar, como ustedes saben, todas las  
8 consecuencias de las acciones y omisiones de  
9 Chile.

10 En segundo lugar, la única tarea del  
11 Tribunal es entonces la de determinar, según lo  
12 requerido por el Tratado, si las reclamaciones  
13 de los demandantes se encuentran dentro del  
14 plazo de los 39 meses. Y como vimos hace un  
15 momento los reclamos de los demandantes se  
16 fundamentan en cuatro violaciones:  
17 expropiación, violación del trato justo y  
18 equitativo, violación del trato nacional y  
19 violación de la protección y seguridad plenas.  
20 Y ya explicamos en nuestros escritos por qué la  
21 prescripción no se aplica. Y no se aplica  
22 porque estos actos ilícitos son de dos tipos, a

1 saber, los actos de carácter compuesto y actos  
2 de carácter continuo. La expropiación rampante  
3 e indirecta evidentemente es un acto ilícito  
4 compuesto, y este tipo de actos, según pueden  
5 ver en la pantalla, tiene lugar cuando se  
6 produce la acción u omisión que tomada con las  
7 demás acciones y omisiones es suficiente para  
8 constituir el hecho ilícito, en este caso,  
9 privar a los demandantes de su inversión cuando  
10 empieza a dar pérdidas ya insoportables.

11 Para este tipo de actos compuestos no está  
12 en disputa que el período de prescripción solo  
13 puede empezar a correr desde el momento en que  
14 se consume el acto ilícito compuesto, no antes.  
15 Y así lo concluyó, por ejemplo, el Tribunal en  
16 el caso Tecmed contra México.

17 Segundo, los demás reclamos de los  
18 demandantes que ya mencioné, son a su turno  
19 actos ilícitos continuos y para ese tipo de  
20 actos el período de prescripción empieza a  
21 correr desde el momento en que cesa el hecho  
22 ilícito internacional continuo. Y como se puede

1 ver en la pantalla esta regla ha sido aceptada  
2 por la jurisprudencia y por la Comisión de  
3 Derecho Internacional. En resumen, los reclamos  
4 de los demandantes no han prescrito.

5 La segunda objeción del Estado es que alega  
6 que la renuncia de los demandantes bajo el  
7 Tratado no fue efectiva porque las compañías  
8 Alsacia y Express continuaron e iniciaron  
9 procedimientos domésticos ante la Controlaría y  
10 los jueces penales del Estado. No me voy a  
11 referir al tema de la triple identidad. En eso  
12 los remito a nuestros escritos. En pantalla  
13 ven el artículo 9.18.2 b del Tratado, el cual  
14 establece el requisito de la renuncia.

15 Y es importante mencionar que este artículo  
16 distingue entre reclamaciones presentadas por  
17 el demandante a su propio nombre y por el  
18 demandante en representación de una empresa del  
19 demandado que sea una persona jurídica  
20 apropiada del demandante o que esté bajo su  
21 control directo o indirecto. La lógica detrás  
22 de esta distinción es, decimos nosotros, muy

1 sencilla: mientras en el primer escenario el  
2 demandante reclama por daños directamente  
3 sufridos por él mismo, en el segundo, el  
4 demandante reclama por daños sufridos por la  
5 empresa de su propiedad o bajo su control. En  
6 este caso no está en disputa, miembros de  
7 Tribunal, que los demandantes presentaron la  
8 demanda a su propio nombre y que solo están  
9 reclamando por los daños que sufrieron como  
10 accionistas de las compañías. Y bajo este  
11 supuesto el 23 de mayo del 2017 los demandantes  
12 presentaron la renuncia exigida por el artículo  
13 9.18.2 b.1 del Tratado, la cual ustedes pueden  
14 ver nuevamente en la pantalla.

15 Este es el punto final sobre esta objeción y  
16 es también, señora presidente, miembros del  
17 Tribunal, el punto final de nuestros alegatos  
18 de apertura.

19 Les agradecemos muchísimo su paciencia y  
20 atención.

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

22 Podríamos escuchar -- Podemos hacer las

preguntas al final a los dos juntos, ¿sí? Bien. Entonces, vamos a tomar la pausa ahora, porque es mediodía, y así evitará de interrumpir su presentación.

¿A qué hora quieren reanudar? ¿A la 1 está bien? Bien. Tengan un buen almuerzo.

SEÑOR SILVA ROMERO: Gracias.

(Pausa para el almuerzo.)

SESIÓN DE LA TARDE

ALEGATO DE APERTURA DE LA DEMANDADA

PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Ahora vamos a continuar y dar la palabra a los representantes de la República de Chile.

Señora Valdivia...

SEÑORA VALDIVIA: Buenas tardes, señora presidente y distinguidos coárbitros. Soy Carolina Valdivia, la viceministra de Relaciones Exteriores de la República de Chile. Es un honor para mí dar inicio a los alegatos de apertura de Chile en este procedimiento para lo cual me voy a centrar en cuatro puntos.

Primero: Chile rechaza categóricamente las irrespetuosas acusaciones en contra de la reputación y el buen nombre del Estado que han sido pronunciadas por las demandantes a lo largo de este procedimiento.

Segundo: Chile es un país con tradición de respeto y fomento de la inversión extranjera. Sus autoridades actuamos de buena fe de manera justificada, razonable y con miras a

implementar las decisiones de políticas públicas del Estado en beneficio de nuestros ciudadanos.

Tercero, la reforma del Transantiago impulsada en el año 2011 fue una política pública que buscaba ante todo (revolucionar) un servicio de transporte público eficiente, seguro y de calidad.

Cuarto, las acciones de la República de Chile con miras a implementar y ejecutar esta política pública no constituyen una violación de los estándares de protección del acuerdo de libre comercio entre Chile y Colombia el cual consagra por un lado el poder regulatorio y administrativo del Estado y, por el otro, impone un altísimo estándar para comprometer la responsabilidad internacional del Estado.

Paso ahora a explicar cada uno de estos cuatro puntos. En primer lugar, desde el retorno a la democracia Chile ha demostrado ser un país con un innegable compromiso con el estado de derecho, con las instituciones

democráticas, con una amplia tradición de respeto a sus obligaciones nacionales e internacionales. El compromiso y participación activos de Chile en el sistema internacional se ve reflejada en la amplia red de acuerdos, pactos y organismos internacionales de los cuales somos parte en nuestra participación en importantes bloques de integración económica como la Alianza del Pacífico y APEC, o los más de 26 tratados de libre comercio con 64 economías que en su conjunto representan el 86 por ciento del producto interno bruto mundial.

El respeto de Chile por sus compromisos internacional también se manifiesta en los escasos procedimientos que hemos enfrentado ante el CIADI y ante otros tribunales internacionales cuyos fallos sin excepción han sido acatados e implementados sin reserva. Es justamente porque la participación de la República de Chile en la esfera internacional es un asunto de suma importancia para nuestro país que no podemos dejar pasar las

1 afirmaciones y las acusaciones temerarias e  
2 infundadas pronunciadas por los demandantes en  
3 este procedimiento en contra de la reputación y  
4 el buen nombre del Estado de Chile.

5 Distorsionando la realidad los demandantes  
6 tildan al Estado de Chile en más de una docena  
7 de ocasiones -y lo acabamos de escuchar con  
8 ocasión del inicio de estos alegatos- de haber  
9 actuado de mala fe, de forma supuestamente  
10 dolosa y manipuladora, realizando falsas  
11 promesas. Incluso se permiten acusar  
12 autoridades de la República de Chile, algunas  
13 de las cuales participarán en este  
14 procedimiento como testigos, de incompetentes.

15 La República de Chile rechaza firmemente las  
16 infundadas e irrespetuosas acusaciones hechas  
17 por los demandantes a lo largo de este  
18 arbitraje. Acusar internacionalmente a un  
19 Estado de mala fe o de dolo es sumamente grave  
20 y cuando esas acusaciones carecen de fundamento  
21 y se realizan sin el requerido sustento -como  
22 en este caso- son además irresponsables. Lo

1 cierto es que más allá de estas incendiarias  
2 aseveraciones vacías de contenido, los  
3 demandantes no han sido capaces de rebatir los  
4 sólidos argumentos del Estado y la amplia  
5 prueba documental, testimonial y pericial  
6 presentada ante este Tribunal.

7 Esta prueba pone en evidencia que sin  
8 excepción Chile actuó de buena fe siguiendo el  
9 debido proceso con estricto apego a los  
10 procedimientos internos preestablecidos. Chile  
11 cumplió con sus obligaciones legales,  
12 regulatorias y contractuales guiado por el  
13 objetivo de satisfacer el interés general y  
14 prestar un servicio de transporte público de  
15 calidad a nuestros usuarios.

16 En definitiva, Chile ha demostrado que jamás  
17 actuó de manera arbitraria, caprichosa o  
18 discriminatoria en violación con sus  
19 obligaciones internacionales en relación los  
20 demandantes y con su inversión. Los demandantes  
21 en vez de centrarse en presentar argumentos que  
22 contribuyan a esclarecer y resolver esta

1 disputa entre las partes han preferido atacar  
2 la imagen de Chile calificando la alta  
3 reputación internacional del país de ser puro  
4 marketing chileno.

5 Y esto me lleva a mi segundo punto: el  
6 prestigio internacional de Chile no es producto  
7 de un supuesto marketing, como  
8 irrespetuosamente han sostenido los  
9 demandantes. Chile, el primer país sudamericano  
10 en ingresar a la Organización para la  
11 Cooperación y el Desarrollo Económico, ha sido  
12 evaluado como el país con mayor libertad  
13 económica y el número uno en competitividad en  
14 América Latina. Chile es el segundo país con  
15 mejor ambiente para hacer negocios en América  
16 Latina y sitúa número 9 en el ranking mundial  
17 de servicios globales.

18 Desde 1990 la apertura comercial y la  
19 inversión extranjera directa han sido piedra  
20 angular de nuestro crecimiento y estrategia de  
21 desarrollo. Chile se encuentra entre los  
22 principales destinos de inversión extranjera en

1 América Latina y el Caribe, pero no solo somos  
2 receptores de inversión extranjera, sino  
3 también somos exportadores de inversión a  
4 América Latina y al mundo. Las empresas  
5 extranjeras deciden establecerse de manera  
6 duradera en Chile y desde nuestro país  
7 expandirse al mundo porque en Chile hay reglas  
8 claras y permanentes, hay garantías de  
9 transparencia y certeza jurídica, hay un  
10 compromiso con un crecimiento económica  
11 sostenible y todo esto bajo un marco de  
12 estabilidad económica, jurídica y política.

13 El respeto y el fomento de la inversión de  
14 la República de Chile también se ve demostrada  
15 en el reducido número de disputas que hemos  
16 enfrentado en materia de inversión extranjera.  
17 Aun cuando a lo largo de los que últimos quince  
18 años Chile ha sido uno de los mayores  
19 receptores de inversión extranjera en América  
20 Latina, antes del inicio del presente caso tan  
21 solo había sido demandado ante el CIADI en tres  
22 ocasiones. Esta es una cifra considerablemente

1 baja si tenemos en cuenta que a la fecha se han  
2 registrado un total de 232 disputas contra  
3 estados latinoamericanos y del Caribe ante el  
4 CIADI.

5 Este ínfimo número de demandas en un país  
6 con altos niveles de inversión extranjera se  
7 debe, entre otros, a que la República de Chile  
8 valora y respeta la contribución de los  
9 inversionistas extranjeros al desarrollo  
10 económico del país y actúa en consecuencia. No  
11 buscamos favorecer a inversionistas chilenos en  
12 detrimento de inversionistas extranjeros.

13 Chile respeta los compromisos adquiridos y  
14 sus autoridades actuamos de buena fe, de manera  
15 justificada y de manera razonable, con miras a  
16 implementar las decisiones de políticas  
17 públicas del Estado en beneficio de nuestra  
18 población. Lo hacemos como una cuestión de  
19 Estado, y lo hizo también sin lugar a dudas en  
20 el contexto de la reforma del sistema de  
21 transporte urbano de la ciudad de Santiago,  
22 conocido como el Transantiago.

1 El Transantiago fue una política pública que  
2 se inició en el año 2005 buscando ante todo  
3 mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de  
4 la capital. El régimen contractual que se  
5 estableció como resultado de esta política  
6 pública no logró promover el uso del transporte  
7 público y la calidad del servicio que se  
8 esperaba. Si bien los hechos que acontecieron  
9 durante esta primera fase no son base de las  
10 reclamaciones de los demandantes en este caso,  
11 sí resultan importantes para entender los  
12 objetivos de la reforma del Transantiago  
13 adoptada en el año 2011. La reforma del  
14 Transantiago, una de las prioridades de la  
15 primera administración del presidente Sebastián  
16 Piñera, tuvo como objetivo primordial asegurar  
17 que se brindara un transporte público de  
18 calidad. Lo anterior por medio de la  
19 determinación de los incentivos y riesgos  
20 apropiados para que el sistema pudiera ser  
21 económicamente atractivo para los  
22 concesionarios y que esto a su vez repercutiese

1 en un transporte público eficiente, seguro y de  
2 calidad.

3 Con este propósito se determinó que los  
4 nuevos marcos contractuales no debían  
5 garantizar los ingresos a los concesionarios,  
6 como había sido el caso del régimen anterior,  
7 sino que el desempeño de cada concesionario  
8 debía ser decisivo en su nivel de ingresos.

9 Para llegar a este delicado equilibrio el  
10 Estado decidió no reponer de manera unilateral  
11 ciertos términos contractuales. Por el  
12 contrario, el Estado llamó a todos los  
13 interesados, incluidos Alsacia y Express, a que  
14 establecieran conjuntamente los términos de los  
15 nuevos contratos de concesión que finalmente se  
16 firmaron en diciembre de 2011. Son estos  
17 contratos los que marcan la presente disputa  
18 entre las partes. Fueron estos mismos contratos  
19 los que libremente suscribieron Alsacia y  
20 Express tras haber participado activamente en  
21 su diseño y en su estructuración, y en conocer  
22 en detalle las obligaciones y derechos que

1 estaban adquiriendo así como las condiciones de  
2 ejecución e implementación que habían aceptado.

3 Buscando asegurar la seguridad y la  
4 sostenibilidad de la reforma del Transantiago,  
5 Chile ha destinado más de 7.25 millones de  
6 dólares americanos de las arcas del Estado al  
7 sistema del transporte público de la ciudad de  
8 Santiago. No es cierto y no tiene ningún  
9 sentido decir, como lo hacen los demandantes,  
10 que el Estado tenía un interés en afectar  
11 económicamente a Alsacia y a Express, quienes  
12 contaban con una de las mayores redes del  
13 sistema y eran, por tanto, un elemento  
14 importante para el éxito de la reforma  
15 impulsada.

16 Por el contrario, la reforma tuvo resultados  
17 positivos y permitió, por ejemplo, que Alsacia  
18 y Express obtuvieran aumentos constantes y  
19 significativos de sus ingresos, como ha quedado  
20 demostrado a lo largo del procedimiento.

21 Sobre la base de estos y otros elementos los  
22 memoriales de Contestación y de Dúplica de

1 Chile han puesto en evidencia que la actual  
2 situación económica de Alsacia y Express no es  
3 atribuible a acciones o a decisiones del Estado  
4 de Chile ni a factores exógenos, como el  
5 vandalismo, la evasión o la infraestructura  
6 vial invocadas por los demandantes para tratar  
7 explicar su conducta.

8 La difícil situación económica de Alsacia y  
9 Express se debe exclusivamente a la conducta y  
10 a las decisiones de las mismas empresas.

11 Al mismo tiempo ha quedado demostrado en  
12 este arbitraje que no es cierto que el Estado  
13 perjudicó intencionalmente a las empresas de  
14 las demandantes, sino que al contrario el  
15 Estado buscó que todos los operadores,  
16 incluidos Alsacia y Express, lograran ser  
17 socios comerciales sólidos y rentables. De esta  
18 forma se lograría implementar la reforma del  
19 sistema de transporte urbano de la ciudad de  
20 Santiago, que tanto necesitaba el país.

21 Estimada presidenta y miembros del Tribunal:  
22 como ha demostrado Chile a lo largo de este

1 procedimiento, aún si el Tribunal se declarase  
2 competente -lo que no aceptamos-, las  
3 pretensiones de los demandantes deben ser  
4 rechazadas. El Estado de Chile ha actuado con  
5 pleno respeto de sus obligaciones  
6 internacionales, incluyendo las obligaciones  
7 contenidas en el acuerdo de libre comercio  
8 entre Chile y Colombia. Como es conocido por  
9 todos en esta sala, por medio de dicho acuerdo  
10 Chile otorga una serie de garantías a los  
11 inversionistas e inversiones de nacionales  
12 colombianos que cumplan con todos los  
13 requisitos del Tratado. Dicho Tratado, como  
14 todo lo que ha suscrito Chile en los últimos  
15 quince años en materia de inversión extranjera,  
16 busca implementar una política comercial que  
17 dote de mayor certidumbre al marco jurídico de  
18 la inversión extranjera, al mismo tiempo que  
19 proteja el espacio y la autonomía regulatoria  
20 del Estado. Es decir, le permite al Estado  
21 asegurar la debida implementación de políticas  
22 públicas dirigidas a alcanzar el bien común de

1 sus ciudadanos, como la reforma del  
2 Transantiago, sin comprometer la  
3 responsabilidad internacional del Estado.

4 Esta función se logra definiendo y  
5 delimitando de manera clara e inequívoca  
6 ciertos estándares de protección. Esto es el  
7 caso, por ejemplo, de la obligación de otorgar  
8 un nivel mínimo de trato a las inversiones  
9 cubiertas haciendo explícito que solo puede ser  
10 aquel acorde al derecho internacional  
11 consuetudinario o al establecer claras  
12 directrices de interpretación para que el  
13 Tribunal determine si se encuentra ante una  
14 expropiación indirecta o ilegal, por citar  
15 algunos.

16 Chile está convencido que el Tribunal  
17 resguardará y respetará el delicado equilibrio  
18 entre proteger el derecho de los inversionistas  
19 y los derechos y deberes del Estado receptor de  
20 la inversión al que han llegado Chile y  
21 Colombia al negociar y suscribir este tratado.

22 Tenemos la certeza que al aplicar

1 rigurosamente el Tratado el Tribunal no podrá  
2 llegar sino a la firme conclusión que ninguna  
3 de las acciones u omisiones que los demandantes  
4 pretenden atribuir a la República de Chile  
5 violan el altísimo estándar que el Tratado y el  
6 derecho internacional consuetudinario  
7 establecen para comprometer la responsabilidad  
8 internacional del Estado.

9 Fundamento esto conclusión en la cuantiosa  
10 prueba y en los argumentos que Chile resaltaré  
11 en estos alegatos de apertura en el siguiente  
12 orden: primero, Paolo Di Rosa presentará la  
13 contextualización del caso y explicará los  
14 motivos por los cuales el Tribunal carece de  
15 jurisdicción en el presente arbitraje.

16 Posteriormente Patricio Grané expondrá los  
17 argumentos por los cuales el Tribunal debe  
18 desestimar las reclamaciones de los demandantes  
19 por falta de fundamentos fácticos y de mérito  
20 legal.

21 Finalmente Gaela Gehring explicará por qué  
22 los demandantes no tienen derecho a

1 compensación alguna. Se referirá a los daños.

2 Señora presidenta, miembros del Tribunal y  
3 abogados de la contraparte: muchas gracias por  
4 su atención y cedo la palabra a Paolo Di Rosa.

5 SEÑOR DI ROSA: Muchas gracias. Voy a  
6 presentar algunas observaciones generales del  
7 caso y luego trataré los temas  
8 jurisdiccionales.

9 La reforma del sistema de transporte de bus  
10 en Santiago de Chile, conocido como  
11 Transantiago, se inició en el 2005. Los  
12 contratos de concesión iniciales fueron  
13 suscritos ese mismo año. Alsacia y Express han  
14 sido operadores del Transantiago desde el  
15 principio, pero las reclamaciones en este caso  
16 se derivan solamente de hechos que ocurrieron  
17 durante el período correspondiente a los nuevos  
18 contratos de concesión que entraron en vigencia  
19 en mayo de 2012. En esta presentación nos  
20 referiremos a esos contratos de 2012 como los  
21 nuevos contratos y en algunos contextos  
22 simplemente como los contratos.

1 Mediante la celebración de los nuevos  
2 contratos el Estado buscó corregir algunos  
3 defectos advertidos en la primera concesión. En  
4 particular, el MTT, el Ministerio de  
5 Transportes, buscó alinear los incentivos de  
6 los operadores para mejorar el servicio a los  
7 usuarios.

8 Documentos internos contemporáneos de  
9 Alsacia y Express muestran que esas empresas  
10 sabían que el objetivo de los nuevos contratos  
11 era mejorar la calidad del servicio y que por  
12 lo tanto esos contratos serían más exigentes  
13 para los operadores que los contratos  
14 originales suscritos en 2005.

15 Por ejemplo, en un informe interno de fecha  
16 15 de diciembre de 2011 de las empresas, el  
17 anexo R-442, página 2, que aparece en pantalla,  
18 las empresas dijeron y reconocieron -y cito-:  
19 "El nuevo contrato de concesión propuesto  
20 impone un mayor nivel de exigencia operacional  
21 basado en la calidad del servicio".

22 Alsacia y Express participaron activamente

1 en las negociaciones de los nuevos contratos.  
2 En consecuencia, tenían pleno conocimiento de  
3 las obligaciones que tendrían los operadores  
4 bajo esos contratos y de cómo se aplicarían los  
5 indicadores de desempeño para medir el  
6 cumplimiento de los criterios operativos  
7 pertinentes.

8 Esto lo comprueba el mismo documento interno  
9 de Alsacia y Express, el que tenemos en  
10 pantalla, el anexo 442. No es en esta página,  
11 sin embargo en la página 26 confirma este  
12 documento que los demandantes consideraban al  
13 momento de su suscripción que los nuevos  
14 contratos mejorarían la posición de caja en el  
15 corto plazo muy por encima del escenario bono,  
16 lo cual le permite afrontar los retos asociados  
17 a la gestión de la demanda y la evasión en una  
18 mejor posición.

19 **PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Eso se  
20 encuentra en la filmina 9.**

21 SEÑOR DI ROSA: Ah, perdón. A ver. Ahí está.  
22 Sí. Perdón.

1 En igual sentido, ante la Superintendencia  
2 de Valores y Seguros de Chile, Alsacia y  
3 Express declararon el 20 de abril de 2012, en  
4 el documento que se encuentra en el anexo R-52,  
5 página 2, y cito-: "Desde la perspectiva del  
6 interés de la sociedad, el nuevo contrato de  
7 concesión constituye una mejora frente al  
8 contrato de concesión de 2005, tanto en los  
9 resultados económicos de la empresa como en su  
10 liquidez, representando consecuentemente  
11 mejores perspectivas para sus accionistas y  
12 mejores garantías para sus acreedores". Cierro  
13 la cita.

14 Por otro lado, al momento de suscribir los  
15 nuevos contratos en 2011, Alsacia y Express  
16 estaban plenamente conscientes de las  
17 limitaciones y problemas que tenía el sistema  
18 Transantiago en materia de infraestructura, de  
19 evasión, de vandalismo, etcétera. Tenían plena  
20 conciencia de ello por la sencilla razón de que  
21 tanto Alsacia como Express, venían actuando  
22 como operadores desde el 2005 en el

1 Transantiago, con lo cual ya tenían 6 años de  
2 experiencia en ese sistema.

3 Como consecuencia de todo lo anterior, no es  
4 cierto que Alsacia y Express hayan sido  
5 obligados a firmar los nuevos contratos, como  
6 alegan los demandantes, o que no podían haber  
7 anticipado los problemas que enfrentaron  
8 durante la nueva concesión. Ellos negociaron y  
9 suscribieron dichos contratos voluntariamente y  
10 con un pleno entendimiento de lo que ello  
11 significaba e implicaba. La realidad es que los  
12 demandantes suscribieron los nuevos contratos,  
13 simplemente porque concluyeron que se trataba  
14 de una buena oportunidad de negocio, tal como  
15 lo demuestra la cita en pantalla en su última  
16 oración, donde dice: "Mejores perspectivas para  
17 sus accionistas y mejores garantías para sus  
18 acreedores".

19 Los demandantes han intentado argumentar de  
20 varias formas que el Estado asumió compromisos  
21 o hizo promesas que no están plasmadas en el  
22 contrato. Este argumento tiene varios

1 problemas: En primer lugar, que el argumento es  
2 inconsistente con la cláusula 10.3 de los  
3 contratos. Esta cláusula que aparece en  
4 pantalla establece expresamente que el contrato  
5 constituye el acuerdo completo entre las  
6 partes. La misma cláusula indica además que el  
7 Estado no ha hecho ninguna representación,  
8 suposición, promesa, entendimiento, condición o  
9 garantía que no sea establecida en el contrato  
10 de concesión.

11 Como consecuencia de esta cláusula, nada que  
12 no esté manifestado en el propio contrato puede  
13 servir de base para la interpretación del  
14 mismo. Por otra parte, el ingeniero Patricio  
15 Pérez y otros testigos han confirmado que el  
16 Estado no ofreció en ningún momento a los  
17 operadores compromisos o garantías más allá de  
18 lo estipulado expresamente en los contratos. En  
19 vista de lo anterior, la conducta de Chile debe  
20 ser evaluada a la luz de los principios y  
21 disposiciones de los nuevos contratos, porque  
22 son esos principios y disposiciones los que

1 explican el fundamento y la motivación del  
2 Estado para tomar las decisiones que tomó y  
3 para adoptar las medidas que adoptó.

4 Uno de los principios rectores de esos  
5 contratos es el llamado "principio de calidad  
6 en la prestación de los servicios", el cual  
7 exige el cumplimiento por parte de los  
8 concesionarios de ciertos estándares mínimos de  
9 calidad. Por ejemplo, entre otros, ese  
10 principio que está plasmado en el contrato de  
11 concesión, aquí en el artículo 1.6.1, el  
12 principio exige y cito: "Que el servicio  
13 efectivamente se preste, que los intervalos  
14 entre los buses no se extiendan más allá de lo  
15 planificado; que exista regularidad en el paso  
16 de los buses". Cierro la cita.

17 En su presentación de esta mañana no creo  
18 haber oído una referencia explícita de los  
19 demandantes a este principio, a pesar de que se  
20 trata de un principio fundamental que guía la  
21 interpretación de los nuevos contratos y la  
22 conducta de las partes. En concordancia con

1 este principio de calidad, las fórmulas de pago  
2 de los nuevos contratos toman en cuenta el  
3 desempeño de los operadores. Bajo esos  
4 contratos, un mal desempeño puede resultar en  
5 la aplicación al operador de descuentos o  
6 multas, y un buen desempeño es premiado con  
7 mayores ingresos para el operador.

8 Aunque las reclamaciones de los demandantes  
9 son en su esencia de naturaleza contractual, en  
10 este arbitraje ellos alegan que Chile incumplió  
11 ciertas disposiciones del Acuerdo de Libre  
12 Comercio entre Colombia y Chile, al cual nos  
13 referiremos como "el Tratado". Le corresponde  
14 en consecuencia, al Tribunal, determinar si la  
15 conducta del Ministerio de Transportes, el DTPM  
16 y de otras dependencias estatales, realmente  
17 asciende al nivel de un incumplimiento del  
18 derecho internacional, o si simplemente esas  
19 autoridades estaban ejerciendo razonablemente  
20 sus labores como administradores de los  
21 contratos, de conformidad con la normativa y  
22 los criterios técnicos y regulatorios

1 pertinentes.

2 Estas han sido algunas observaciones  
3 generales sobre los aspectos técnicos del caso  
4 que nos ocupa. Pero como en cualquier caso, y  
5 quizás en este más que en cualquier otro, nos  
6 parece importante hacer una pausa, tomar un  
7 paso atrás y evaluar el caso a nivel macro. Si  
8 bien los escritos en este caso han sido muy  
9 extensos, ello se ha debido principalmente a la  
10 complejidad de alguno de los aspectos técnicos  
11 y de lo que consideramos la forma extrema en la  
12 que los demandantes han distorsionado los  
13 hechos, los documentos y los argumentos de  
14 Chile. No obstante, los aspectos técnicos y el  
15 volumen de la documentación y de los escritos,  
16 paradójicamente, cuando se destila el caso a su  
17 esencia, la cuestión que debe dirimir el  
18 Tribunal en este arbitraje es relativamente  
19 simple, y es la siguiente: el fracaso de la  
20 inversión de las demandantes en el  
21 Transantiago, ¿puede realmente atribuirse a  
22 actos u omisiones irracionales, arbitrarios o

1 discriminatorios del Estado chileno que  
2 excedieron los límites de las prerrogativas del  
3 Estado? ¿O es atribuible más bien a errores  
4 cometidos por los propios demandantes y sus  
5 empresas?

6 Los demandantes alegan que el Estado tomó  
7 decisiones diferentes con respecto a los  
8 operadores chilenos y que en sus decisiones  
9 favoreció a los operadores chilenos por encima  
10 de los operadores colombianos. En este sentido,  
11 el Tribunal debe tener presente que los  
12 contratos de concesión pertinentes eran iguales  
13 para todos los operadores del Transantiago, que  
14 las diversas fórmulas de ajuste también eran  
15 iguales para todos los operadores; que los  
16 factores exógenos -como, por ejemplo, la caída  
17 en la demanda- también eran iguales para todos  
18 los operadores. Sin embargo, los demás  
19 operadores no han tenido los problemas crónicos  
20 de desempeño, los problemas crónicos  
21 financieros que han tenido Alsacia y Express.

22 Por otro lado, existe una laguna importante

1 en la historia o narrativa que las demandantes  
2 le están presentando a este Tribunal. Me  
3 refiero al aspecto de la motivación: los  
4 demandantes no han logrado proponer una teoría  
5 plausible que explique por qué los funcionarios  
6 chilenos habrían teniendo un interés en  
7 perjudicar a Alsacia y a Express, o la  
8 motivación para favorecer a otros operadores.

9 ¿Qué necesidad o incentivo habría teniendo  
10 el Estado de hacer eso? ¿Qué necesidad o  
11 incentivo habrían teniendo los funcionarios del  
12 MTT y del DTPM en discriminar contra a Alsacia  
13 y Express? Por el contrario, hay que recordar  
14 que Alsacia y Express eran las dos empresas más  
15 importantes del Transantiago, responsables en  
16 combinación del 30 por ciento del total de  
17 pasajeros del sistema. Y además de que Santiago  
18 de Chile es una metrópolis de cinco millones y  
19 medio de habitantes, los funcionarios del  
20 Estado por lo tanto tenían más bien un  
21 incentivo poderoso de mejorar el sistema  
22 Transantiago por medio de una buena gestión por

1 parte de todos los operadores, incluyendo a  
2 Alsacia y Express. Ello por una cuestión de  
3 reputación profesional de estos funcionarios,  
4 porque era su trabajo, y porque su función era  
5 precisamente asegurar la buena calidad del  
6 servicio de transporte público en Santiago.  
7 Mantener un alto nivel de calidad requiere  
8 necesariamente la participación y el buen  
9 desempeño de todos los operadores, y sobre todo  
10 de los operadores más importantes. Por lo cual,  
11 no habría teniendo ningún sentido para los  
12 funcionarios pertinentes perjudicar a Alsacia y  
13 a Express a costo de la integridad del sistema.  
14 Y menos aun simplemente por ser colombianos los  
15 titulares de esas dos empresas.

16 Independientemente de la ausencia de  
17 discriminación, tampoco se puede decir que las  
18 decisiones de los funcionarios pertinentes  
19 hayan sido arbitrarias o caprichosas, o  
20 irracionales. Todo lo que se hizo, se hizo  
21 razonablemente y en función de las  
22 consideraciones y criterios técnicos

1 pertinentes. El Tribunal escuchará esta semana  
 2 a algunos de los funcionarios chilenos a los  
 3 cuales me estoy refiriendo, que son testigos en  
 4 este arbitraje: el ex ministro de Transporte,  
 5 Andrés Gómez-Lobo y los ex directores del DTPM,  
 6 Patricio Pérez y Guillermo Muñoz. Estos tres  
 7 testigos fueron algunos de los principales  
 8 funcionarios responsables por el funcionamiento  
 9 del Transantiago en los años relevantes a este  
 10 caso. Ellos han accedido a declarar en este  
 11 arbitraje a pesar del tiempo no compensado que  
 12 ello implica, porque consideran que se está  
 13 injustamente atacando su trabajo.

14 Ya se formarán los miembros del Tribunal su  
 15 propia opinión de estos testigos, pero no dudo  
 16 que observarán que se trata de personas serias,  
 17 sobrias, profesionales, capaces, bien  
 18 preparadas, tecnócratas que hicieron bien su  
 19 trabajo.

20 Algunas de las preguntas centrales que debe  
 21 formularse el Tribunal en el curso del  
 22 testimonio de esta semana son las siguientes:

1 primero, ¿qué tan plausible es que la situación  
 2 financiera de Alsacia y Express se deba, como  
 3 alegan los demandantes, a caprichos o actos  
 4 irracionales de los funcionarios chilenos, o a  
 5 un afán del Estado de perjudicar a estas  
 6 empresas simplemente por ser sus accionistas  
 7 colombianos? ¿Qué sentido habría teniendo  
 8 seleccionar -- para el Estado seleccionar a  
 9 Alsacia y Express y asignarles las líneas más  
 10 importantes del nuevo sistema para luego  
 11 torpedear su trabajo con todo lo que eso  
 12 hubiese implicado para el buen funcionamiento  
 13 del sistema?

14 Segundo, ¿no parece acaso muchísimo más  
 15 factible que la causa de las dificultades de  
 16 Alsacia y Express y de los demandantes, haya  
 17 sido el efecto acumulativo de sus propias  
 18 decisiones financieras, de su propia mala  
 19 gestión, de su propio mal manejo de la  
 20 inversión en el Transantiago?

21 Tercero, ¿no es acaso esta última la  
 22 explicación más simple y más directa? Y además

1 de ser la más evidente, ¿no es acaso la  
 2 explicación que ha quedado mejor acreditada por  
 3 la evidencia documentaria en el expediente, así  
 4 como por el testimonio de los testigos y  
 5 expertos todos los cuales demuestran en  
 6 conjunto que los demandantes y sus empresas  
 7 comentaron errores de diversas índole:  
 8 financieros, gerenciales, bancarios,  
 9 operativos, que ocasionaron sus problemas y  
 10 llevaron a la ruina su inversión?

11 Ante todo esto, parece evidente que por  
 12 medio de su demanda ante el CIADI los  
 13 demandantes están buscando utilizar el Tratado  
 14 simplemente como una herramienta para evadir su  
 15 propio mal manejo de la inversión, es decir  
 16 como un vehículo para transferirle al Estado de  
 17 Chile la responsabilidad por sus propios  
 18 errores. Y ese sencillamente no es un uso  
 19 apropiado de los tratados de protección de  
 20 inversión.

21 Como en forma muy sintética y elegante lo  
 22 resumió el Tribunal en el caso Maffezini contra

1 España en la conocida cita que aparece ahora en  
 2 pantalla: (En inglés.) "Bilateral Investment  
 3 Treaties are not insurance policies against bad  
 4 business judgments"

5 (En español) Con esas observaciones  
 6 generales como trasfondo, pasamos ahora a una  
 7 breve discusión de las objeciones  
 8 jurisdiccionales. Chile ha demostrado en este  
 9 caso que el Tribunal carece de jurisdicción por  
 10 dos motivos: Porque los demandantes no  
 11 cumplieron con el requisito de renuncia de  
 12 otros procedimientos de solución de diferencias  
 13 bajo el artículo 9.18.2 del Tratado; y segundo  
 14 por aplicación de la cláusula de prescripción  
 15 del Tratado contenida en el artículo 9.18.1.

16 Me referiré brevemente a cada una de esas  
 17 limitaciones jurisdiccionales, pero primero  
 18 cabe una observación sobre una afirmación de  
 19 las demandantes en sus escritos. Según estos,  
 20 el hecho que Chile le haya dedicado una porción  
 21 relativamente pequeña de sus escritos a los  
 22 temas jurisdiccionales refleja una falta de

1 confianza por parte de Chile en las objeciones  
2 que se interpusieron. Esto no es así: La  
3 cantidad de tinta que se le dedica a un tema no  
4 guarda relación con su potencia o importancia.  
5 En el caso de la objeción sobre prescripción,  
6 por ejemplo, la evidencia documentaria  
7 pertinente es simple y habla por sí sola, por  
8 lo cual no requiere de mucho debate ni  
9 explicación, como veremos.

10 Pasamos entonces a la primera de las  
11 objeciones jurisdiccionales, el artículo --  
12 que es la ausencia de renuncia de otros  
13 procedimientos. El artículo pertinente es el  
14 artículo 9.18.2 b que ya se los mostró la  
15 demandante, por lo tanto no vamos a leerlo en  
16 detalle.

17 La supuesta renuncia de fecha 23 de mayo del  
18 2007 de los demandantes que está en el anexo C-  
19 50 consideramos que no fue efectiva, toda vez  
20 que los demandantes a través de Alsacia y  
21 Express han continuado acciones legales  
22 iniciadas ante autoridades administrativas y

1 judiciales en Chile con anterioridad a la fecha  
2 de su pretendida renuncia respecto de hechos  
3 que se alegan dieron lugar a violaciones  
4 reclamadas ante este Tribunal. Más aún, han  
5 iniciado incluso nuevas acciones con  
6 posterioridad a esa fecha.

7 Aparece en la pantalla ahora una lista de  
8 los numerosos procedimientos y reclamaciones  
9 que han entablado Alsacia y Express en Chile, a  
10 los cuales no han renunciado no obstante el  
11 requisito del Tratado.

12 Por las restricciones de tiempo que  
13 enfrentamos en esta presentación de apertura,  
14 no trataremos aquí cada uno de los  
15 procedimientos ni reclamaciones pertinentes, ni  
16 los argumentos específicos de los demandantes  
17 al respecto, y en vez nos remitimos a la  
18 discusión de esos temas en nuestros escritos.

19 Pasemos entonces a la segunda objeción  
20 jurisdiccional de Chile, que es la objeción  
21 sobre la prescripción. El artículo 9.18.1 del  
22 Tratado dispone lo siguiente: "Ninguna

1 reclamación podrá someterse a arbitraje  
2 conforme a esta sección si han transcurrido más  
3 de 39 meses a partir de la fecha en que el  
4 demandante tuvo o debió haber tenido  
5 conocimiento de la violación alegada y  
6 conocimiento de que sufrió pérdidas o daños".  
7 Tal como lo puntualizó el Tribunal en el caso  
8 Grand River, el período de prescripción es  
9 claro y rígido, y no está sujeto a suspensión,  
10 prolongación u otra calificación. Esa cita está  
11 en el anexo RL-72, párrafo 29.

12 Los demandantes en el presente caso  
13 presentaron su Solicitud de Arbitraje el 26 de  
14 mayo de 2017, eso significa que la fecha  
15 crítica en el presente caso a efectos de la  
16 norma de prescripción establecida en el  
17 artículo 9.18.1 del Tratado es 39 meses antes  
18 de la presentación de Solicitud de Arbitraje,  
19 que viene a ser el 26 de febrero de 2014.

20 Chile no ha prestado su consentimiento con  
21 respecto a reclamaciones que se fundamentan en  
22 supuestos actos u omisiones anteriores a esta

1 fecha crítica del 26 de febrero de 2014. La  
2 gran mayoría de las reclamaciones de los  
3 demandantes están fuera de la jurisdicción del  
4 tribunal, ya que los demandantes tenían  
5 conocimiento a más tardar el 23 de febrero de  
6 2014 de las medidas y hechos que forman las  
7 bases de esas reclamaciones. Las únicas  
8 reclamaciones que sí fueron presentadas dentro  
9 del plazo de prescripción han sido aquellas  
10 relativas a la supuesta expropiación de las  
11 terminales y a la nueva licitación. Son dos  
12 reclamaciones.

13 Aquí es importante resaltar, tal como lo  
14 reconoció el Tribunal en el caso Spence contra  
15 Costa Rica, que el período de prescripción no  
16 es una mera aproximación. Como dijo el Tribunal  
17 Spence: (En inglés) "The limitations period is  
18 not an estimate". (En español) En consecuencia,  
19 sería irrelevante que los demandantes hubiesen  
20 incumplido en la fecha límite por un margen  
21 estrecho: un día tarde, es demasiado tarde. Las  
22 reclamaciones de los demandantes en este

1 arbitraje se basan fundamentalmente en una  
2 supuesta expropiación, en supuestos actos y  
3 omisiones de Chile respecto de temas como la  
4 evasión, la infraestructura y vandalismo sobre  
5 todo, y en la aplicación por parte del Estado  
6 de descuentos y multas supuestamente excesivas.

7 En una entrevista publicada en el diario  
8 chileno El Mercurio el 24 de febrero de 2014,  
9 es decir antes de la fecha crítica, el señor  
10 Carlos Ríos Velilla, demandante en este  
11 arbitraje, se refirió expresamente a cada uno  
12 de estos temas. Como veremos, en el mismo  
13 artículo el señor Ríos también se refirió al  
14 perjuicio económico que habrían sufrido Alsacia  
15 y Express en virtud de las mismas. Chile  
16 exhorta al Tribunal a leer con mucho  
17 detenimiento, pregunta por pregunta, este  
18 documento, el cual consta en el expediente en  
19 el anexo R-375. Es un artículo solo de un par  
20 de páginas pero contiene una entrevista  
21 bastante extensa con el señor Ríos.

22 A partir de una lectura detallada,

1 comprobarán que esta entrevista es  
2 prácticamente un resumen de la Solicitud de  
3 Arbitraje de los demandantes. Las empresas de  
4 los demandantes ya estaban con problemas  
5 gravísimos financieros que ellos le atribuían  
6 al Estado, tal como lo refleja este artículo, y  
7 ya tenían distintos problemas operativos que  
8 también los demandantes le atribuían al Estado,  
9 como así lo refleja también este artículo. Y es  
10 precisamente para este tipo de situación que  
11 existen estas cláusulas de prescripción.

12 Es importante también resaltar que los  
13 demandantes no han impugnado el contenido de  
14 esta entrevista ni tampoco el señor Ríos.  
15 Veamos entonces lo que manifestó el señor Ríos  
16 en esta entrevista. Entre otras cosas, el señor  
17 Ríos se queja de las medidas que según él son  
18 equivalentes a una expropiación. Asimismo, se  
19 refiere el señor Ríos a la mayoría de los demás  
20 temas que se están dirimiendo en este  
21 arbitraje, tal como lo demuestra el cuadro que  
22 aparece a continuación.

1 No vamos a tratar cada uno de estos puntos  
2 en forma individual, pero -como ven- hay una  
3 relación directa entre los temas que se tratan  
4 en este artículo y las cosas de las cuales se  
5 queja que el señor Ríos y los fundamentos de su  
6 reclamación de arbitraje. Tenemos el tema de la  
7 expropiación, que ya vimos, infraestructura,  
8 evasión, multas, vandalismo. Y además hacen  
9 referencia también a las cuestiones de daños,  
10 es decir, a los daños y perjuicios que  
11 supuestamente sufrieron como consecuencia de  
12 esas medidas del Estado. Específicamente  
13 atribuyen incluso -- lo cuantifican: "En  
14 Alsacia y Express perdemos cerca de 170  
15 millones diariamente, que es insostenible. Lo  
16 mismo con respecto al vandalismo, pérdidas  
17 millonarias." De modo que en la opinión de  
18 Chile, los demandantes ya tenían conocimiento  
19 real, concreto, en ese momento de las medidas  
20 de los actos y hechos que constituyen las  
21 supuestas violaciones del Tratado, y también  
22 del supuesto daño causado por esas acciones.

1 No pueden alegar tampoco que no estaban en  
2 una situación crítica financiera a esas  
3 alturas, porque incluso en sus propios estados  
4 financieros, como este del -- auditado del  
5 Alsacia del año 2012, que está en PwC, anexo  
6 52, ellos específicamente reconocieron, y cito  
7 aquí, esto es en la segunda oración: "La  
8 compañía registra pérdidas recurrentes en sus  
9 operaciones, pérdidas acumuladas y tiene un  
10 déficit patrimonial, lo que genera una duda  
11 importante acerca de la capacidad de la  
12 compañía para continuar como una empresa en  
13 marcha." ¿No? Un ongoing concern. Este  
14 documento tiene fecha 19 de abril de 2013.

15 Finalmente quiero hacer alusión a un tema  
16 que es el de los actos compuestos y continuos,  
17 al cual hizo alusión el abogado de la  
18 demandante en la presentación de esta mañana.  
19 El único caso que citan los demandantes como  
20 apoyo -- un caso principal que citan las  
21 demandantes en apoyo de esa tesis es UPS contra  
22 Canadá. Sin embargo, esa parte del fallo de UPS

1 no ha sido acogida por tribunales arbitrales  
2 posteriores, por ejemplo, en Spence contra  
3 Costa Rica el Tribunal incluso manifestó  
4 abiertamente su desacuerdo con UPS, en la cita  
5 que está en la pantalla, en el tercer punto.

6 Tampoco pueden decir que hubo un acto  
7 compuesto con respecto a la expropiación, en  
8 primer lugar porque el hecho de que exista o no  
9 exista una violación constituida por un acto  
10 compuesto no cambia la disposición sobre  
11 prescripción del Tratado. La primera  
12 apreciación de la violación es la determinante.  
13 Segundo, aun en el caso negado de que existiese  
14 aquí un acto compuesto, la primera apreciación  
15 no necesariamente se corresponde con el último  
16 acto en la serie, sino con el acto que  
17 configura la violación alegada. Tercero, en  
18 este caso los actos que el señor Carlos Ríos  
19 menciona su entrevista publicada en El Mercurio  
20 son los mismos actos que constituyen la  
21 supuesta expropiación indirecta que reclaman en  
22 este arbitraje. Por lo cual, su conocimiento de

1 esos hechos efectivamente gatillaron la  
2 cláusula de prescripción del Tratado.

3 En atención a lo anterior, los demandantes  
4 tienen un problema fatal, que es que es  
5 imposible expropiar dos veces seguidas los  
6 mismos bienes, como dijo el Tribunal en el caso  
7 Pey Casado. Los demandantes afirman que la  
8 expropiación rampante se configuró mediante una  
9 destrucción sustancial del valor de su  
10 inversión -eso lo dicen en la Réplica, párrafo  
11 688-, pero si ese es el criterio pertinente,  
12 ello significa necesariamente que la supuesta  
13 expropiación ya se había configurado con  
14 anterioridad a la fecha crítica, así como antes  
15 de los supuestos nuevos actos con los cuales  
16 los demandantes intentan burlar las  
17 limitaciones temporales del Tratado.

18 Con estas observaciones concluimos el  
19 segmento sobre los temas jurisdiccionales. Y le  
20 cederé ahora la palabra a mi colega, Patricio  
21 Grané, quien tratará las cuestiones de fondo.  
22 Gracias.

1 SEÑOR GRANÉ LABAT: Señores miembros del  
2 Tribunal: en caso de que ustedes consideren que  
3 este Tribunal tiene jurisdicción, deberá  
4 determinar si la conducta de Chile es  
5 violatoria del alto estándar de derecho  
6 internacional consuetudinario y de sus  
7 obligaciones específicas bajo el Tratado. Al  
8 hacerlo, el Tribunal tendrá inevitablemente que  
9 realizar un análisis de causalidad, es decir,  
10 determinar quién fue el responsable de llevar a  
11 las empresas a la situación financiera en la  
12 que se encuentran hoy, porque es esa situación  
13 financiera la que realmente están reclamando  
14 los demandantes en este caso.

15 El Tribunal recordará además que Alsacia y  
16 Express, como señaló el señor Di Rosa, no están  
17 solos en el Transantiago: existen otros cinco  
18 concesionarios que operan el Transantiago y que  
19 operan bajo el mismo régimen contractual y bajo  
20 las mismas condiciones. Por lo tanto, el  
21 desempeño de los demandantes puede ser evaluado  
22 objetivamente en comparación con el de otros

1 operadores, y sus excusas pueden ser  
2 desechadas. El Tribunal podrá apreciar, por  
3 ejemplo, que los factores exógenos invocados  
4 por los demandantes afectan por igual a todos  
5 los operadores del sistema, y sin embargo  
6 Alsacia y Express han tenido consistentemente  
7 el peor rendimiento de todos los operadores.  
8 Esto es algo que ni los demandantes niegan en  
9 este caso.

10 Por ejemplo, en cuando a la regularidad de  
11 sus servicios medido por el indicador de  
12 cumplimiento de regularidad o ICR, Alsacia y  
13 Express eran los peores del sistema. Y esto lo  
14 ven reflejado en la filmina que tienen en la  
15 pantalla, que compara el promedio de todos los  
16 operadores con respecto al promedio de Alsacia  
17 y Express con respecto a ese indicador ICR.  
18 Índice de frecuencia, o ICF, la situación es la  
19 misma: Alsacia y Express también eran los  
20 peores del sistema. En calidad de atención al  
21 usuario, que se mide por ICA, Alsacia y Express  
22 eran los peores del sistema. El índice de

1 calidad de vehículos o ICV, Alsacia y Express  
 2 eran los peores del sistema. En índice de  
 3 cumplimiento de capacidad de transporte o ICT,  
 4 el cual mide los kilómetros realmente  
 5 recorridos en la prestación del servicio,  
 6 Alsacia y Express eran las peores.

7 Y no es solo que Alsacia y Express eran los  
 8 peores en igualdad de condiciones, sino que lo  
 9 eran aun cuando tenían ventajas que otros  
 10 operadores no tenían.

11 El ingeniero Guillermo Muñoz Senda, testigo  
 12 en este arbitraje, en su primera declaración  
 13 testimonial en el párrafo 86, dice que en su  
 14 experiencia como director del DTPM desde el año  
 15 2014 al año 2018 -y cito-: "Otros operadores  
 16 cuyas condiciones de operación eran iguales o  
 17 incluso menos favorables que las de Alsacia y  
 18 Express han tenido un mejor desempeño y han  
 19 logrado forjar un negocio exitoso." Fin de  
 20 cita. Esto ha sido también confirmado por los  
 21 expertos en transporte, los señores Willumsen y  
 22 Silva con base en la prueba documental que

1 describen y analizan en sus dos informes  
 2 periciales en este caso. Por ejemplo, una de  
 3 las ventajas de las que gozaban Alsacia y  
 4 Express en materia de infraestructura vial, era  
 5 un mayor número de kilómetros con vías  
 6 priorizadas para buses.

7 El cuadro en pantalla, del primer informe de  
 8 los señores Willumsen y Silva, la página 100,  
 9 muestra que los buses de Alsacia y Express  
 10 tenían más líneas priorizadas que el resto de  
 11 los operadores, y un número más alto que el  
 12 promedio, tanto al inicio de la concesión en el  
 13 año 2011, como hacia el final de la concesión  
 14 en el año 2017. Y demuestra también que los  
 15 kilómetros de vías priorizadas de buses, de  
 16 hecho, aumentaron durante la vida de la  
 17 concesión.

18 El deficiente desempeño sigue hoy. Aun si  
 19 los demandantes han presentado nuevos  
 20 documentos que demuestran una leve mejora por  
 21 parte de Express, y ese es el documento C-750,  
 22 sigue siendo un desempeño menor al del resto de

1 los operadores desde el traspaso de los  
 2 servicios a Alsacia, la cual ya no opera en el  
 3 Transantiago.

4 Esto meramente demuestra que el desempeño de  
 5 las empresas siempre ha estado bajo su control.  
 6 Además, dado que este traspaso de servicios  
 7 supuso una reducción de los servicios que  
 8 operaban las compañías, la mejora de Express  
 9 confirma en Chile tomó la decisión acertada al  
 10 eliminar cinco servicios de Alsacia y Express  
 11 en el año 2016, al cual me referiré en mayor  
 12 detalle más adelante en mi presentación.

13 En conclusión, a pesar de estar en iguales -  
 14 - en mejores condiciones que el resto de los  
 15 operadores, Alsacia y Express -empresas de los  
 16 demandantes- han tenido el peor desempeño de  
 17 todos los concesionarios del Transantiago. Por  
 18 lo tanto, lo que explica la situación  
 19 financiera de Alsacia y Express son factores  
 20 que estaban bajo su propio control y no  
 21 factores atribuibles al Estado.

22 La prueba demuestra que son los demandantes

1 y sus empresas, no Chile, quienes han causado  
 2 la pérdida del valor de la inversión.  
 3 Específicamente fueron las propias decisiones  
 4 de negocio de las demandantes y sus errores en  
 5 la operación de las empresas las que afectaron  
 6 su valor de la inversión. Uno de los  
 7 principales errores fue la irresponsable y  
 8 riesgosa estrategia financiera que adoptaron  
 9 Alsacia y Express desde el comienzo del  
 10 Transantiago, incluso antes de que se firmaran  
 11 los nuevos contratos de concesión. El Tribunal  
 12 escuchará de los peritos financieros PwC,  
 13 PricewaterhouseCoopers, que los demandantes  
 14 inyectaron al inicio de la inversión un monto  
 15 inadecuado de capital y no hicieron ningún  
 16 aporte de capital adicional después del año  
 17 2007. Esto lo ven en el informe pericial de PwC  
 18 en las páginas 42 y 43.

19 El aporte de capital de los demandantes fue  
 20 mucho menor al que alegan en este caso, y en  
 21 todo caso fue insuficiente para operar un  
 22 proyecto de semejante envergadura. PwC también

1 explicará que Alsacia y Express adoptaron una  
 2 estrategia de financiamiento muy riesgosa, basa  
 3 en deuda denominada en dólares americanos, pero  
 4 sin una estrategia de derivados efectiva para  
 5 cubrir los riesgos en la fluctuación cambiaria.  
 6 Esto está en PwC, primer informe, páginas 47 a  
 7 50.

8 PwC también ha demostrado y explicará en  
 9 mayor detalle en estos días que los niveles de  
 10 endeudamiento de Alsacia y Express eran  
 11 extremadamente altos, incluso en comparación  
 12 con los otros operadores. La siguiente tabla  
 13 muestra que ese endeudamiento de las empresas  
 14 era alto desde el período de la primera  
 15 concesión, pero fue aumentando hasta niveles  
 16 alarmantes, con una diferencia abismal en  
 17 relación con el de los demás operadores. Y esta  
 18 diferencia para el año del 2017 se debe a una  
 19 situación excepcional relativa a Su-Bus, que  
 20 los peritos de PricewaterhouseCoopers  
 21 explicarán.

22 Y esto se ve confirmado por el propio

1 testigo de los demandantes, el señor Ferrer,  
 2 quien admite en su segunda declaración  
 3 testimonial, en el párrafo 28, que ya para el  
 4 año 2010, es decir, antes de la firma de los  
 5 nuevos contratos que son objeto d este  
 6 arbitraje, Alsacia y Express no podían pagar  
 7 sus deudas y decidieron refinanciar mediante  
 8 emisión de bonos en los Estados Unidos por un  
 9 monto de 464 millones.

10 El señor Ferrer admite, sin embargo, que las  
 11 consecuencias de la emisión de ese bono  
 12 afectaron adversamente la situación financiera  
 13 de las empresas, porque en palabras del señor  
 14 Ferrer -y cito-: "El costo de financiamiento  
 15 de las compañías aumentó, el interés de los  
 16 bonos fue más alto que el promedio de las  
 17 deudas anteriores. La cancelación de las deudas  
 18 existentes acarreó multas; casi 19 millones de  
 19 dólares de la emisión fueron destinados a  
 20 cubrir el costo de la terminación del acuerdo  
 21 de derivados de dólares americanos a pesos  
 22 chilenos que tenía Express". PwC también

1 explicará que la emisión de bonos de Alsacia  
 2 solo exacerbó el riesgo financiero de las  
 3 empresas, las sobreendeudó y predestinó los  
 4 ingresos de las empresas a repagar a los  
 5 bonistas.

6 En los alegatos de apertura de esta mañana  
 7 los abogados de las demandantes dijeron que  
 8 Chile no ha criticado la emisión de bonos, pero  
 9 a Chile como un ente soberano no le corresponde  
 10 comentar sobre bonos emitidos en el extranjero  
 11 por partes privadas que nada tienen que ver en  
 12 esa transacción con Chile.

13 Además, los demandantes extrajeron 80  
 14 millones de dólares americanos de Alsacia,  
 15 mediante un supuesto préstamo a Panamerican,  
 16 que es una empresa de los demandantes.  
 17 Escucharán esta semana de los expertos  
 18 financieros PwC que Alsacia eventualmente  
 19 eliminó de sus libros contables el monto del  
 20 préstamo, porque Panamerican nunca pagó esa  
 21 deuda. Luego de la emisión de bonos Alsacia  
 22 implementó una deficiente estructura de

1 derivados que no pudo minimizar el riesgo de  
 2 las fluctuaciones del peso chileno con relación  
 3 al dólar. Solo ese error resultó en pérdidas de  
 4 más de 80 millones de dólares entre los años  
 5 2011 y 2017. Y esto, de nuevo, es abordado por  
 6 PwC en su segundo informe, en la página 14.

7 La razón que invocan los demandantes para  
 8 justificar la emisión del bono para financiar  
 9 la adquisición de Express se basa en supuestas  
 10 sinergias operacionales que esperaban conseguir  
 11 con Alsacia y Express combinadas. Sin embargo,  
 12 PwC demostró que nunca se produjeron tales  
 13 sinergias y que los costos administrativos y  
 14 operativos de las empresas solo aumentaron en  
 15 lugar de disminuir luego de la adquisición de  
 16 esa empresa.

17 Por ejemplo, los costos de mantenimiento por  
 18 bus se incrementaron en un 86 por ciento entre  
 19 el año 2012 y el año 2017. Los peritos de PwC  
 20 también han concluido que los que ingresos de  
 21 Alsacia y Express aumentaron en promedio 12.7  
 22 por ciento entre el año 2012 y el 2017, pero

1 sus costos operativos aumentaron aún más:  
2 aumentaron en 26,2 por ciento.

3 El análisis financiero de PwC demuestra  
4 además que las empresas fueron incapaces de  
5 contener sus costos operativos. Esto se debe en  
6 parte a que Alsacia y Express contrataron los  
7 servicios de empresas en las que los  
8 demandantes tienen un interés accionario, y  
9 esto es a lo que nos hemos referido en nuestros  
10 escritos como las empresas relacionadas.

11 Servicios que pagaron entre los años 2013 y  
12 2017 por un monto de 220 millones de dólares,  
13 sin que eso se tradujera en mejoras en su  
14 desempeño o en estas supuestas sinergias entre  
15 Alsacia y Express.

16 Otro costo significativo ha sido el supuesto  
17 servicio de consultoría, lo que resultó en  
18 gastos administrativos que se mantuvieron en un  
19 promedio de aproximadamente 66 millones de  
20 dólares entre los años 2015 y 2017. Los costos  
21 de nómina también aumentaron significativamente  
22 durante la segunda concesión, a pesar de que a

1 partir del 2015 Alsacia y Express  
2 externalizaron las labores de mantenimiento y  
3 limpieza y de buses a las empresas relacionadas  
4 con los demandantes. Sin embargo, el número de  
5 empleados y su costo aumentaron, como se ve  
6 reflejado en la filmina que tienen en pantalla.

7 Los costos de compra de repuestos,  
8 reparación y limpieza de los buses pagados, de  
9 nuevo, a empresas relacionadas, aumentaron  
10 durante el período de la segunda concesión. La  
11 tabla en pantalla muestra cómo esos costos han  
12 ido incrementando a través de los años, y esto  
13 nuevamente es evidencia que Alsacia y Express  
14 no fueron capaces de contener sus costos  
15 operativos o de capturar las supuestas  
16 sinergias que justificaban la emisión del bono.

17 Alsacia y Express también fallaron en su  
18 política de adquisición y mantenimiento de  
19 flota de buses. Desde el año 2005 la política  
20 de Alsacia y Express ha sido incorporar flota  
21 antigua, y sobre esto nos referiremos en más  
22 detalle más adelante, pero en el gráfico que

1 tienen en pantalla pueden ver cómo compara la  
2 política de adquisición de Alsacia y Express  
3 con la de otros operadores en materia de  
4 antigüedad de flota. Todo esto ha generado un  
5 mayor gasto de combustible y repuestos y mayor  
6 índice de averías. Todo, a raíz de la  
7 antigüedad de la flota de las empresas.

8 Desde el inicio de las operaciones Alsacia y  
9 Express no contaban con un plan de  
10 mantenimiento adecuado. Los propios documentos  
11 internos de las empresas así lo demuestran. Por  
12 ejemplo, en el último semestre de 2012 Alsacia  
13 y Express reconocen en su informe de quincena  
14 de marzo de 2015 que, y cito: "Las empresas...  
15 (En inglés) experienced a drop in fleet  
16 availability as a result of maintenance related  
17 issues, as historical maintenance campaigns did  
18 not generate the level of expected fleet  
19 performance." (En español) Fin de cita. Los  
20 documentos internos de Alsacia y Express  
21 también demuestran que una de las causas del  
22 incremento de 86 por ciento en los costos de

1 mantenimiento por bus se debe a la antigüedad  
2 de su flota de buses y al hecho de que Alsacia  
3 y Express no implementaron una política de  
4 mantenimiento adecuada desde el comienzo de la  
5 concesión. Por ejemplo, el reporte de las  
6 empresas para el cuarto trimestre de 2014 dice  
7 -y lo tienen en pantalla- que el aumento en  
8 costos de mantenimiento se debe al aplazamiento  
9 de ese mantenimiento, a la antigüedad de la  
10 flota y a la mayor exigencia en la operación a  
11 partir del año 2014.

12 Otra causa del incremento en los costos de  
13 mantenimiento se debe a que Alsacia y Express  
14 enfocaron sus actividades de mantenimiento en  
15 tareas correctivas y no preventivas, y esto es  
16 algo importante, y esto lo demuestra la tabla o  
17 el gráfico que tienen en pantalla. Las empresas  
18 no empezaron a adoptar un programa de  
19 mantenimiento preventivo de su flota sino hasta  
20 el final de la vida útil de los buses, a  
21 mediados, no a principios, sino a mediados de  
22 la segunda concesión, lo cual tiene poco

1 sentido. De haber tenido una estrategia  
2 correcta, ese mantenimiento preventivo se  
3 habría adoptado desde el inicio mismo de la  
4 operación, no a medio camino.

5 Otra razón de la mala situación financiera  
6 de Alsacia y Express es su deficiente  
7 administración y operación. Los propios  
8 documentos internos de los demandantes  
9 identifican su mal desempeño operativo como una  
10 de las causas de los descuentos que les fueron  
11 aplicados y de que sus clientes estuvieran  
12 descontentos con la calidad del servicio. Por  
13 ejemplo, las empresas reconocieron en su  
14 informe del Directorio del último trimestre del  
15 año 2013 que parte de la reducción de la  
16 demanda de pasajeros se debe a la baja calidad  
17 del servicio otorgado por Alsacia y Express  
18 hasta mayo de 2013, que es el período que cubre  
19 ese informe. Dicen además y, de nuevo, esto es  
20 un documento interno. Dicen además que tratarán  
21 de reestabilizar la demanda pero reconocen que  
22 es posible que no puedan recuperar la demanda

1 perdida por su mala operación.

2 Otra de las principales razones por las  
3 cuales Alsacia y Express tienen un mal  
4 rendimiento es su alto nivel de ausentismo  
5 laboral, lo cual contribuye a sus altos costos  
6 y sus dificultades en cumplir los programas de  
7 operación. Alsacia y Express han admitido ante  
8 el DTPM que sufrían un alto nivel de ausentismo  
9 laboral, en el orden de 16 por ciento en los  
10 días hábiles y 20 por ciento los fines de  
11 semana. Esto está en el anexo R-588, en la  
12 página 4. Alsacia y Express tienen además una  
13 alta rotación de personal. Eso está reflejado  
14 en el anexo R-31, y han sido objeto de un  
15 desproporcionalmente alto número de reclamos y  
16 denuncias ante la Dirección de Trabajo en  
17 Chile.

18 Entre el año 2012 y 2017, de nuevo, durante  
19 la mayor parte de la vida de la concesión,  
20 Alsacia y Express tuvieron que pagar más de 8  
21 millones en multas por violar los derechos  
22 laborales de sus trabajadores.

1 En el ámbito operativo el DTPM identificó  
2 graves problemas que resultaban en un mal  
3 servicio para sus usuarios, pero nada hicieron  
4 Alsacia y Express para solventar estos  
5 problemas. Los resultados de esta pésima  
6 gestión operativa se analizaron en reuniones  
7 mensuales. Por ejemplo, en julio de 2016 el  
8 DTPM señaló que un servicio de Express iniciaba  
9 su servicio con una media hora de retraso,  
10 iniciaba su servicio con una media hora de  
11 retraso, no es que experimentaba disminuciones  
12 en la velocidad u otros problemas durante la  
13 operación, sino que iniciaba con un atraso de  
14 30 minutos. Eso solo se puede haber a una mala  
15 política y gerenciamiento. No debe sorprender  
16 por lo tanto que, uno, la acumulación de una  
17 irresponsable estructura financiera; dos, una  
18 mala gestión operacional; tres, una mala  
19 administración de capital humano y, cuatro, una  
20 errada política de adquisición y mantenimiento  
21 de flota, hayan resultado en un mal desempeño y  
22 en una ruinosa situación financiera.

1 En contradicción con la prueba aportada por  
2 Chile, el demandante intenta responsabilizar al  
3 Estado por el fracaso de sus empresas y de su  
4 negocio. Los demandantes no logran acreditar lo  
5 que argumentan en este caso. En particular, no  
6 han logrado probar, porque no pueden, que la  
7 conducta de Chile constituye una violación del  
8 alto estándar de derecho internacional plasmada  
9 en el Tratado y que este Tribunal debe aplicar.

10 El resto de mi presentación me referiré a  
11 las reclamaciones infundadas que hacen los  
12 demandantes bajo cada una de las disposiciones  
13 que invocan, pero lo haré necesariamente de  
14 manera muy resumida, y aun así no podré abarcar  
15 todos los argumentos, toda la prueba y todas  
16 las autoridades legales que hemos citado y  
17 analizado en nuestros escritos. Pero en todo  
18 caso Chile reitera en su totalidad lo que han  
19 dicho en sus dos escritos, escritos que por las  
20 razones que explicó el señor Di Rosa, fueron  
21 inevitablemente muy extensos. Pero exhortamos  
22 al Tribunal a que vea esos escritos con el

1 detenimiento que se merecen. Esta mañana  
 2 durante la presentación de los demandantes  
 3 escucharon varias veces -dejé de contar en la  
 4 cuarta, quinta vez-, presentaron un hecho  
 5 aislado a un documento, y decían "eso lo dice  
 6 todo", pero eso no lo dice todo. Y es el  
 7 intento que han hecho los demandantes a través  
 8 de este arbitraje de descontextualizar hechos  
 9 específicos en lugar de analizar el marco  
 10 fáctico completo.

11 Otra cosa que llamó la atención sobre la  
 12 presentación que hicieron los abogados de las  
 13 demandantes esta mañana es la escasez en la  
 14 discusión sobre el estándar legal que este  
 15 Tribunal es llamado a aplicar. Y creemos que  
 16 ese estándar en este caso en particular es  
 17 sumamente importante y merece más atención de  
 18 la que le han prestado los demandantes en este  
 19 caso.

20 Empiezo refiriéndome a la obligación de  
 21 otorgar un trato acorde con el derecho  
 22 internacional consuetudinario, incluyendo el

1 trato justo y equitativo. No puede haber  
 2 ninguna duda que el estándar que aplica en este  
 3 caso es el nivel mínimo de trato según el  
 4 derecho internacional consuetudinario. Esto es  
 5 evidente del texto mismo del Tratado,  
 6 específicamente en su artículo 9.4, que tienen  
 7 en pantalla.

8 Los miembros de este distinguido Tribunal,  
 9 con la enorme experiencia que posee cada uno,  
 10 conoce muy bien el estándar legal exigido por  
 11 el nivel mínimo de trato según el derecho  
 12 internacional consuetudinario. Saben por  
 13 ejemplo, que varios otros tribunales se han  
 14 referido a ese estándar y han explicado su  
 15 contenido. Por ejemplo, y no pasará mucho  
 16 tiempo en las citas a los casos porque el  
 17 Tribunal lo conoce bien, pero sí quiero hacer  
 18 referencia a algunos de ellos que resumen ese  
 19 estándar.

20 Por ejemplo, el Tribunal en el caso Cargill  
 21 contra México, que es autoridad legal RL-23 en  
 22 este caso, explicó que la violación de ese

1 estándar, el estándar mínimo de trato exige que  
 2 la falta o denegación sea grave, manifiesta,  
 3 total o de tal magnitud que atente contra los  
 4 cánones judiciales y que las medidas sean  
 5 manifiestamente injustas, ilícitas o  
 6 idiosincráticas, arbitrarias más allá de una  
 7 simple aplicación contradictoria o  
 8 cuestionable. O que haya una falta absoluta del  
 9 debido proceso que choca contra el sentido de  
 10 idoneidad judicial. Es claro que bajo el  
 11 estándar aplicable no cualquier supuesto error,  
 12 imperfección o contradicción en la conducta de  
 13 Chile constituye una violación de las  
 14 obligaciones bajo el Tratado.

15 Como dijo el Tribunal en el caso Glamis Gold  
 16 contra Estados Unidos, un caso citado esta  
 17 mañana por los demandantes y que consta en la  
 18 autoridad legal RL-26, en su párrafo 626 dijo -  
 19 y cito-: (En inglés) "A finding of  
 20 arbitrariness requires a determination of some  
 21 act far beyond the measure's mere illegality,  
 22 an act so manifestly arbitrary, so unjust and

1 surprising as to be unacceptable from the  
 2 international perspective". (En español) Se  
 3 trata, por lo tanto, de un estándar legal  
 4 extremadamente alto, cuya violación los  
 5 demandantes no pueden acreditar porque la  
 6 conducta de Chile ha cumplido con ese estándar.

7 Esta mañana escuchamos a los demandantes  
 8 decir que Chile en este caso está pidiendo que  
 9 el Tribunal aplique un estándar que fue  
 10 establecido hace más de cien años, haciendo  
 11 supuesta referencia al caso Neer. Sin embargo,  
 12 eso no es lo que ha dicho Chile en este caso y  
 13 es algo que hemos abordado en nuestros escritos  
 14 justamente en respuesta a ese mismo argumento  
 15 que han presentado los demandantes esta mañana.  
 16 Y remito respetuosamente al Tribunal al párrafo  
 17 1065 de nuestro escrito, en el cual decimos que  
 18 no es cierto que Chile pretenda que el Tribunal  
 19 aplique el mismo nivel de escrutinio de hace  
 20 casi cien años. En esa sección de nuestra  
 21 Dúplica explicamos y citamos al caso Glamis,  
 22 que no fue emitido hace cien años. Y ese caso,

1 Glamis, dice -y cito-: (En inglés) "The  
2 standard for finding a breach of the customary  
3 international law minimum standard of treatment  
4 therefore remains as stringent as it was under  
5 Neer". (En español) Eso es lo que ha dicho  
6 Glamis Gold. Haciendo referencia al estándar  
7 establecido por Neer. Es decir, estaba hablando  
8 de ese estándar, de la exigencia, del nivel de  
9 exigencia de ese estándar.

10 En el presente caso los demandantes intentan  
11 argumentar que el estándar legal aplicable es  
12 otro, uno que se aproxima al estándar autónomo  
13 de trato justo y equitativo. Y pasa mucho  
14 tiempo en sus escritos tratando de equiparar  
15 esos dos estándares como si no existiera  
16 diferencia entre uno y otro. Y es evidente que  
17 lo hacen porque la mayoría de sus reclamaciones  
18 están basadas en supuestas expectativas  
19 legítimas, cuya protección no es una obligación  
20 bajo el nivel mínimo de trato según el derecho  
21 internacional consuetudinario.

22 De hecho, los demandantes ni siquiera han

1 intentado demostrar que los dos elementos  
2 fundamentales bajo el derecho internacional  
3 consuetudinario existen en relación con la  
4 protección de las supuestas expectativas  
5 legítimas. Estos dos elementos que están  
6 expresamente reconocidos en el mismo Tratado,  
7 que es la práctica uniforme y continua y la  
8 consolidación de opinio juris, están  
9 identificados en el anexo 9.A del Tratado.

10 En nuestro escrito, en la Dúplica, nos  
11 referimos a la reciente decisión de la Corte  
12 Internacional de Justicia, y que fue una  
13 decisión a la cual los demandantes se  
14 refirieron también esta mañana. Esa decisión de  
15 octubre de 2018, y esta es la autoridad legal  
16 RL-86, en su párrafo 162 confirma que en la  
17 actualidad las expectativas legítimas no forman  
18 parte del derecho internacional. La Corte dijo  
19 que referencias a expectativas legítimas en  
20 tratados de inversión no quiere decir que  
21 exista bajo el derecho internacional público un  
22 principio que establezca una obligación sobre

1 la base de lo que pueda considerarse una  
2 expectativa legítima. Pero contrario a esa  
3 decisión de la Corte Internacional de Justicia,  
4 los demandantes le piden a este Tribunal que  
5 declare que la protección de las expectativas  
6 legítimas de un inversionista extranjero forman  
7 parte del derecho internacional  
8 consuetudinario. Lo que piden los demandantes  
9 no es correcto y debe ser rechazado.

10 Y en esa presentación que escuchamos esta  
11 mañana, cuando los demandantes hicieron  
12 referencia a este mismo párrafo sacaron  
13 conclusiones que simplemente no se desprenden  
14 de esa cita. En la filmina que ellos le  
15 presentaron subrayaron la primera oración y el  
16 doctor Silva Romero dijo: "De hecho, como  
17 pueden ver en pantalla, el extracto citado por  
18 Chile -que es el párrafo 162- confirma más bien  
19 que la protección de las expectativas legítimas  
20 hace parte del trato justo y equitativo en las  
21 relaciones entre Estados e inversionistas  
22 extranjeros, ya sea como un estándar autónomo o

1 como parte de la costumbre internacional." Eso  
2 simplemente no es cierto, no es una lectura  
3 correcta del párrafo 162 de la Corte  
4 Internacional de Justicia, específicamente  
5 cuando se le considera en el contexto del  
6 estándar que debe aplicarse en este caso. Y si  
7 pudiera por favor volver a la filmina 9 [56],  
8 donde se establece el estándar, verán que está  
9 atado necesariamente -- el nivel que tienen que  
10 aplicar en este caso no es un nivel autónomo,  
11 está expresamente atado a lo que establece el  
12 derecho internacional consuetudinario; no es un  
13 estándar establecido entre Estados en un  
14 Tratado sin referencia o un ancla a lo que el  
15 derecho internacional público establece. No hay  
16 simplemente casos, a pesar de lo que digan los  
17 demandantes en este caso y que repitieron esta  
18 mañana, simplemente no hay casos que digan que  
19 las expectativas legítimas son parte del  
20 derecho internacional público consuetudinario.

21 Las citas que aportan en su escrito, en el  
22 párrafo -si no me equivoco en la Réplica- 767,

1 incluyen casos que cuando se les revisa con el  
 2 detenimiento que merecen no respaldan la  
 3 afirmación de los demandantes. Citan por  
 4 ejemplo Tecmed, Rumeli contra Kazajstán, CMS  
 5 Argentina, Grand River, Murphy y otros.  
 6 Haciendo un análisis detallado de las citas de  
 7 esas decisiones no se puede afirmar que hay un  
 8 reconocimiento que el derecho internacional  
 9 consuetudinario abarca y protege las  
 10 expectativas legítimas. Y nuevamente, en  
 11 interés del tiempo, exhortamos respetuosamente  
 12 al Tribunal que cuando revisen esas autoridades  
 13 analicen si esas autoridades reconocen en  
 14 cualquier parte que el derecho internacional  
 15 consuetudinario -- derecho internacional  
 16 público consuetudinario protege las  
 17 expectativas legítimas de los inversionistas  
 18 cuando no se establece de forma clara y  
 19 autónoma en los tratados.

20 En cualquier caso, Chile ha demostrado que  
 21 en ningún momento frustró ninguna expectativa  
 22 legítima de los demandantes, aun si estas

1 estuvieran protegidas bajo el Tratado que, como  
 2 expliqué, no lo están. Asimismo, incluso bajo  
 3 un estándar autónomo de trato justo y  
 4 equitativo, repito, que no es aplicable, no se  
 5 cumplen con los requisitos que otros tribunales  
 6 que considerando un estándar autónomo han  
 7 identificado como requisitos que se deben  
 8 cumplir para que una expectativa sea cubierta,  
 9 amparada y protegida por el Tratado. Por  
 10 ejemplo, entre esos requisitos está que por  
 11 supuesto las expectativas tienen que ser  
 12 legítimas y tienen que ser razonables. No es la  
 13 expectativa subjetiva de los inversionistas la  
 14 que encuentra amparo y protección.

15 Segundo, deben basarse en condiciones  
 16 ofrecidas o en compromisos asumidos por el  
 17 Estado, y tienen que haberse tomado en cuenta  
 18 por el inversor a la hora de decidir si  
 19 realizaba la inversión. En este caso, ninguna  
 20 de las expectativas que los demandantes han  
 21 invocado es legítima ni cumple con estos  
 22 requisitos identificados por la jurisprudencia,

1 repito, que se ha referido al estándar  
 2 autónomo, no al estándar bajo derecho  
 3 internacional consuetudinario.

4 En primer lugar, los nuevos contratos en su  
 5 cláusula 10.3 establecen expresamente que  
 6 ninguna representación, suposición, promesa,  
 7 entendimiento, condición o garantía que no sea  
 8 establecida en este contrato de concesión ha  
 9 sido hecha o pueda servir de base para la  
 10 interpretación de cualquiera de las partes de  
 11 este contrato de concesión.

12 Pero aun, aun sin esta exclusión expresa que  
 13 se encuentra en los contratos, las supuestas  
 14 expectativas de los demandantes no eran  
 15 legítimas y no se basaron en promesas,  
 16 compromisos u obligaciones asumidas por el  
 17 Estado chileno. Por ejemplo, los demandantes no  
 18 podían legítimamente tener la expectativa que  
 19 Chile realizaría todas y cada una de las obras  
 20 de infraestructura vial que estaban  
 21 contempladas en el Plan Maestro y, ese es el  
 22 Plan Maestro al cual los demandantes se

1 refirieron esta mañana en su presentación y que  
 2 consta como anexo C-35 en este expediente.

3 Chile explicó en sus escritos de forma  
 4 detallada y fundamentada que el Estado en  
 5 ningún momento asumió como obligación legal la  
 6 ejecución a cabalidad de ese Plan Maestro de  
 7 Infraestructura ni le hizo promesa alguna a las  
 8 empresas o a los demandantes en ese sentido. Y  
 9 escuchamos discusión sobre el derecho chileno  
 10 en referencia con la supuesta fuerza legal de  
 11 ese Plan Maestro. Remito respetuosamente al  
 12 Tribunal a los alegatos que realizó Chile en su  
 13 Dúplica y en su memorial de contestación, en el  
 14 cual se explica que bajo el derecho chileno ese  
 15 Plan Maestro no constituye un compromiso o una  
 16 obligación legal. Y, específicamente, remito al  
 17 Tribunal respetuosamente al Memorial de  
 18 Contestación en los párrafos 696 a 707 y en la  
 19 Dúplica en los párrafos 761 a 802. Y también la  
 20 Dúplica 986 a 987, 630 a 658. Y podría dar  
 21 otras citas, pero lo que quiero resaltar es que  
 22 Chile ha abordado esos argumentos sobre la

1 supuesta fuerza legal u obligación del Plan  
2 Maestro bajo ley chilena, lo cual Chile ha  
3 demostrado no existe, no constituye una  
4 obligación ni un compromiso legal.

5 Como explicaron los testigos de Chile en  
6 este arbitraje, el Plan Maestro expresaba las  
7 aspiraciones, las aspiraciones del Estado y  
8 buscaba orientar sus inversiones, pero no  
9 constituían una promesa, garantía u obligación.  
10 Los demandantes también esta mañana dijeron, y  
11 es una de las pocas cosas en las que creo que  
12 estamos de acuerdo, que le pedían al Tribunal  
13 que revisara de forma integral el documento  
14 este, el Plan Maestro, C-135, y Chile está de  
15 acuerdo. Al revisar el Plan Maestro  
16 integralmente, Chile confía que el Tribunal  
17 verá, como se explica en los párrafos a los que  
18 he hecho referencia, que el Plan Maestro no  
19 impone una obligación al Estado chileno. Pero,  
20 en cualquier caso, Chile ha aportado amplia  
21 prueba que demuestra que Chile sí realizó obras  
22 de infraestructura en beneficio de los

1 operadores y en particular de Alsacia y  
2 Express.

3 Para el beneficio del Tribunal, incluimos  
4 una lista ilustrativa -no es exhaustiva, es una  
5 lista ilustrativa- de algunos anexos en este  
6 caso aportados al expediente por Chile que  
7 demuestran y evidencian las obras de  
8 infraestructura vial emprendidas por el Estado  
9 y de Transantiago. Pero dada la limitación de  
10 tiempo no podré en esta presentación referirme  
11 a esa prueba en detalle, pero Chile confía que  
12 el Tribunal lo hará y revisará esa prueba.

13 Ahora, veamos la otra supuesta expectativa  
14 de los demandantes referida a la evasión. Esa  
15 supuesta expectativa de los demandantes sobre  
16 la lucha contra la evasión tampoco es legítima  
17 ni está amparada en el Tratado o en los  
18 contratos. Como el Tribunal sabe, la evasión  
19 ocurre cuando un usuario utiliza el servicio de  
20 transporte público sin pagar la tarifa o el  
21 boleto correspondiente, es decir, cuando evade  
22 el pago. Los demandantes argumentan en este

1 caso que tenían la expectativa de que el Estado  
2 reduciría la evasión de un nivel de 24,5 por  
3 ciento, que era el nivel de evasión que existía  
4 en el momento inmediato anterior a la firma de  
5 los segundos contratos de concesión, a un nivel  
6 que no fuera superior al 9 por ciento a partir  
7 del primer día de vigencia del contrato. Y esto  
8 está en la Réplica, párrafo 800, no es algo que  
9 nos estamos inventando, realmente argumentan  
10 eso, que bajaría del 24,5 por ciento al 9 por  
11 ciento de la noche a la mañana. Sin embargo, no  
12 hay ni un solo documento en el expediente, ni  
13 uno solo, que los demandantes puedan invocar  
14 para argumentar que el Estado se comprometió a  
15 reducir la evasión hasta un nivel determinado,  
16 y mucho menos a un 9 por ciento. Ni un solo  
17 documento. De hecho, son los operadores y no el  
18 Estado quienes tienen la obligación de tomar  
19 medidas para reducir la evasión. Y esto está  
20 expresamente establecido en los contratos, en  
21 la cláusula 3.2.26 que tienen en pantalla, la  
22 cual dice: "El concesionario tendrá las

1 siguientes obligaciones". Y más adelante en esa  
2 cláusula "realizar y/o gestionar las acciones  
3 que la buena práctica le indique para velar por  
4 la disminución de la evasión, siempre  
5 respetando la normativa vigente". Habla de la  
6 obligación. Por otra parte, las propias  
7 empresas reconocieron expresamente que la  
8 obligación de combatir la evasión recaía sobre  
9 ellas, por ejemplo, en sus comunicaciones a la  
10 Superintendencia de Valores en abril del 2012,  
11 algunas de las cuales el señor Di Rosa se ha  
12 referido, dijeron las empresas muy claramente  
13 que el concesionario, es decir ellos, deberá  
14 hacerse cargo de la evasión. Eso lo dijeron  
15 tanto Express como Alsacia. Y pido disculpas,  
16 creo que hay un error en la filmina, es un  
17 hecho esencial que fue acreditado tanto por  
18 Express como Alsacia, pero la cita en el pie de  
19 la filmina es correcta.

20 Ahora, lo anterior no quiere decir que Chile  
21 argumente que el Estado no tenía ningún rol en  
22 la lucha contra la evasión. Los nuevos

1 contratos establecían que el Estado tenía la  
 2 facultad -la facultad, y aquí las palabras son  
 3 importantes-, la facultad mas no la obligación  
 4 de adoptar medidas para intentar disminuir la  
 5 evasión. Y dice el contrato, lo tienen en  
 6 pantalla, que el "Ministerio tendrá las  
 7 siguientes facultades: realizar y gestionar en  
 8 el marco de sus atribuciones las acciones que  
 9 la buena práctica le indique para velar por la  
 10 disminución de la evasión". Y tiene sentido que  
 11 el Estado tenga esta facultad y que la ejerza,  
 12 entre otras cosas, por la sencilla razón que el  
 13 Estado, contrario a lo que dicen los  
 14 demandantes, asume un enorme costo económico  
 15 como resultado de la evasión. Y esto es así  
 16 porque bajo los nuevos contratos que benefician  
 17 y protegen a los operadores Chile debía  
 18 compensar a los operadores por la caída en  
 19 validaciones, lo cual incluye el número de  
 20 pasajeros que utilizan el sistema, pero evaden  
 21 su pago de la tarifa. Pero debía compensarlo  
 22 dentro de los mecanismos contemplados en el

1 contrato, no más allá; son mecanismos  
 2 negociados con las empresas con fórmulas muy  
 3 precisas que se han aplicado en este caso. Y  
 4 específicamente la cláusula 5.4.1 de los  
 5 contratos. Bajo esa cláusula, cuando las  
 6 validaciones reales son menores a las esperadas  
 7 por debajo de cierto límite, que es una franja  
 8 del 3 por ciento, el Estado debe compensar a  
 9 los operadores por el 65 por ciento de los  
 10 ingresos que el operador deja de percibir. Por  
 11 lo tanto, cualquier reducción en la evasión  
 12 implica un aumento en las validaciones y, en  
 13 consecuencia, en una reducción de los subsidios  
 14 que Chile tiene que destinar al Transantiago  
 15 con resultado de la aplicación de este  
 16 mecanismo de ajuste. Y esto es cierto en el  
 17 mediano y en el largo plazo.

18 En otras palabras, el propio Estado tenía y  
 19 tiene un poderoso incentivo económico en  
 20 colaborar en la reducción de la evasión. Es  
 21 falso, por lo tanto, lo que alegan los  
 22 demandantes en su Réplica en los párrafos 252 y

1 177, y que sorprendentemente lo escuchamos  
 2 repetido esta mañana en la presentación de los  
 3 demandantes que el Estado -- y cito, eso es lo  
 4 que dicen los demandantes: "no tiene interés  
 5 pecuniario en respaldar la lucha contra la  
 6 evasión". Y voy más allá, dicen que incluso ha  
 7 fomentado la evasión, lo cual Chile no acepta y  
 8 niega categóricamente.

9 Consistentemente con -- perdón, consistente  
 10 con su propio interés económico en reducir la  
 11 evasión, Chile ha destinado una enorme cantidad  
 12 de recursos a luchar contra la evasión. Lo cual  
 13 por sí solo desmiente la aseveración de los  
 14 demandantes que Chile no tenía interés y que  
 15 incluso fomentaba la evasión. Y en esta tabla  
 16 resumimos algunos de los egresos que ha  
 17 realizado el Estado en diferentes años por  
 18 combatir la evasión, y verán que no es una suma  
 19 menor. Y efectivamente el expediente en este  
 20 caso está colmado, colmado, de pruebas que  
 21 acredita los esfuerzos del Estado por reducir  
 22 la evasión.

1 Y los peritos Willumsen y Silva, de quienes  
 2 ustedes escucharán en unos días, confirman en  
 3 sus dos informes periciales que Chile continuó  
 4 las acciones de lucha contra la evasión que  
 5 venía implementando durante el periodo de la  
 6 primera concesión e incluso -y esto es  
 7 importante-, aumentó significativamente esos  
 8 esfuerzos. Y eso está, como digo, en ambos  
 9 informes periciales de Willumsen y Silva,  
 10 párrafos 221 a 245, el primer informe, párrafo  
 11 107 a 123 del segundo informe. Y es tanta la  
 12 evidencia de los esfuerzos efectivos que adoptó  
 13 el Estado para disminuir la evasión y tan  
 14 limitado el tiempo que tenemos en este alegato  
 15 de apertura que no podré referirme a toda esa  
 16 evidencia en mi presentación. Chile nuevamente  
 17 refiere respetuosamente al Tribunal a esa  
 18 prueba y a sus dos escritos que documentan  
 19 estos esfuerzos que ha realizado Chile.

20 Esa prueba incluye -- voy a -- en interés  
 21 del tiempo, voy a dejar esta parte para  
 22 después. Pero lo que quiero resaltar es que los

1 demandantes esta mañana volvieron a repetir un  
 2 argumento que habían hecho en sus escritos. Y  
 3 es que dicen que Chile únicamente tomó acciones  
 4 para combatir la evasión en dos momentos  
 5 históricos: 2011, antes de la segunda  
 6 concesión, y 2017 cuando se estaba preparando  
 7 para la segunda concesión. Y sencillamente no  
 8 es cierto; y hay amplia evidencia en el  
 9 expediente que demuestra todas las acciones que  
 10 Chile ha tomado a lo largo de la evasión,  
 11 acciones que además han sido reconocidas por  
 12 las empresas en documentos contemporáneos e  
 13 internos que reconocen esos esfuerzos que ha  
 14 realizado Chile. Por ejemplo, los informes  
 15 mensuales de Alto Evasión.

16 Por otro lado, las acciones de Alsacia y  
 17 Express, las cuales sí tenían la obligación  
 18 legal bajo los contratos de luchar contra la  
 19 evasión, fueron insuficientes. Y esto también  
 20 está reflejado en los informes mensuales de  
 21 Alto Evasión, una empresa contratada por los  
 22 demandantes, una empresa contratada para ayudar

1 además en la lucha contra la evasión.  
 2 Identifican en esos reportes mensuales varias  
 3 deficiencias en las acciones de las empresas  
 4 para combatir la evasión, es decir, para  
 5 cumplir con su obligación. Incluyen deficientes  
 6 programas de capacitación de empleados, niveles  
 7 de alto ausentismo de sus fiscalizadores y un  
 8 deficiente desempeño en la labor de los  
 9 fiscalizadores; y esto está en los anexos  
 10 R-453, 478, 474.

11 Otro ejemplo es el hecho que las empresas  
 12 fueron los únicos operadores que no firmaron el  
 13 Protocolo de Acciones contra la Evasión que fue  
 14 diseñado por el Estado en coordinación y para  
 15 el beneficio de los propios operadores. Además,  
 16 las empresas mostraron un desinterés en el uso  
 17 de zonas pagas, a pesar que es un método muy  
 18 eficiente para reducir la evasión, y esto está  
 19 explicado en los informes periciales de  
 20 Willumsen y Silva.

21 Sin embargo, a pesar de ser una medida  
 22 eficiente reconocida por los expertos e incluso

1 por las empresas contratadas por los  
 2 demandantes y una asociación de la cual los  
 3 demandantes son partes, que es Actus, a pesar  
 4 de ese reconocimiento, las empresas no  
 5 realizaron las inversiones requeridas para  
 6 operar esas zonas pagas. De hecho, mostraron un  
 7 desinterés en el uso de esas zonas pagas y no  
 8 fue sino hasta el año 2015, varios años después  
 9 de haberse iniciado la segunda concesión, que  
 10 empezaron a tomar mayores acciones en relación  
 11 con las zonas pagas. Y la zona paga -- confío  
 12 que el Tribunal sabe lo que es una zona paga,  
 13 pero es una zona contenida cuyo acceso solo se  
 14 puede adquirir validando el pasaje utilizando  
 15 el método de pago reconocido en el  
 16 Transantiago.

17 Fue recién en el transcurso del inicio de  
 18 este arbitraje, como lo admite el mismo testigo  
 19 de los demandantes, el señor Mac Allister, en  
 20 su segunda declaración en el párrafo 8, que las  
 21 empresas duplicaron el número de zonas pagas.  
 22 Es decir, esperaron a iniciar el arbitraje para

1 duplicar una medida que ellos mismos reconocen  
 2 como ser efectiva para combatir la evasión que  
 3 era su obligación. Y, aun así, a pesar de que  
 4 trataron de aumentar sus esfuerzos en la  
 5 construcción de zonas pagas, estas empresas  
 6 Alsacia y Express están entre los operadores  
 7 que menor porcentaje de zonas pagas tienen en  
 8 todo el sistema, a pesar de su alta incidencia  
 9 de evasión que afectan a estas empresas más que  
 10 a otras. Y esto lo han explicado de nuevo los  
 11 expertos de transporte Willumsen y Silva.

12 Ahora, los abogados de las demandantes esta  
 13 mañana en su presentación también dijeron algo  
 14 sorprendente. Dicen que el nivel de evasión de  
 15 las compañías es menor al promedio del sistema.  
 16 Eso no es verdad. Y el documento que se ha  
 17 presentado en los últimos días así lo  
 18 demuestra. Y es un documento presentado por las  
 19 mismas demandantes la semana pasada, el anexo  
 20 C-731, y demuestra que para el tercer trimestre  
 21 del año 2018 las empresas enfrentaban tasas de  
 22 evasión muy por encima del promedio del

1 sistema. Pero además las demandantes decidieron  
 2 no presentar el documento actualizado para el  
 3 cuarto trimestre del año 2018, presentaron el  
 4 del tercer trimestre, pero no el del cuarto  
 5 trimestre, aun sabiendo que ese documento sí  
 6 estaba disponible. Y ese documento que es más  
 7 reciente fue presentado por Chile con la  
 8 autorización del Tribunal como el documento  
 9 R-878. Y demuestra que Alsacia y Express -y lo  
 10 ven en pantalla- tienen los niveles de evasión  
 11 más altos de todos los operadores del sistema  
 12 con unos índices del 47,2 por ciento y 34,7 por  
 13 ciento respectivamente. De hecho, si se excluye  
 14 a esas dos empresas del sistema y del cálculo  
 15 del índice de evasión el promedio de evasión en  
 16 el Transantiago sería mucho más bajo de lo que  
 17 es la actualidad, es decir, es la propia  
 18 desidia de las empresas en la lucha contra la  
 19 evasión que está afectando el alto índice de  
 20 evasión del sistema.

21 Paso ahora brevemente al tema de la flota.  
 22 La supuesta expectativa de los demandantes

1 sobre el aumento de su flota de autobuses  
 2 tampoco es legítima. Primero, hay que recordar  
 3 que es el operador quien tiene la obligación  
 4 bajo los nuevos contratos de renovar los buses  
 5 cuando estos llegan al fin de su vida útil o  
 6 registran 1 millón de kilómetros recorridos.  
 7 Eso es algo que los demandantes no mencionaron  
 8 esta mañana cuando estaban hablando de  
 9 renovación de flota. Dijeron, por ejemplo, que  
 10 el Estado rechazó la solicitud que formularon  
 11 de renovación de flota de 1100 buses, pero no  
 12 mencionaron en ningún momento cuál es el marco  
 13 contractual dentro del cual esas solicitudes se  
 14 realizan, y lo que es importante, cuáles son  
 15 las consecuencias pecuniarias para el Estado de  
 16 esas solicitudes de aumento de flota. Y en esto  
 17 hago un paréntesis porque hay que distinguir  
 18 entre tres tipos diferentes de flota: está la  
 19 flota base, está la flota de reserva y está la  
 20 flota auxiliar. Los dos primeros tipos de flota  
 21 acarrear para el Estado ciertas obligaciones  
 22 pecuniarias; la tercera, la flota auxiliar,

1 corre por cuenta y costo exclusivo de los  
 2 operadores. Y esta es una distinción que hay  
 3 que recordar porque los demandantes en sus  
 4 presentaciones no hacen la distinción y  
 5 específicamente no se refieren a cuáles son  
 6 esas consecuencias pecuniarias para el Estado.  
 7 Y justamente porque tiene consecuencias  
 8 pecuniarias para el Estado es que esto está  
 9 reglado dentro del contrato y existen  
 10 condiciones dentro de las cuales el Estado  
 11 puede autorizar los aumentos de flota base y  
 12 flota de reserva.

13 Cuando las empresas solicitaron aumento de  
 14 su flota lo que pretendían en realidad era  
 15 transferirle al Estado el costo de reemplazar  
 16 los buses que llegarían al fin de su vida útil.  
 17 Específicamente querían financiar la renovación  
 18 de su flota mediante un aumento del PPT, que  
 19 es, como el Tribunal sabe, el monto que paga el  
 20 Estado a las empresas por cada pasajero  
 21 transportado. Este PPT es un valor fijo que se  
 22 multiplica por el número de validaciones en el

1 período correspondiente dentro del cual se  
 2 mide. Y este, el resultado de este cálculo,  
 3 representa el monto a pagar por el Estado al  
 4 operador. Y este se ajusta cada dos años y los  
 5 ajustes son retroactivos, pero también  
 6 prospectivos.

7 Los demandantes esta mañana escuchamos que  
 8 se seguían quejando que el Estado no les  
 9 autorizó esos aumentos de flota, pero como  
 10 digo, no hizo referencia a las disposiciones  
 11 contractuales que reglan este tipo de aumento.  
 12 Pero nosotros sí haremos referencia a esas  
 13 disposiciones. Como decía, dado que un aumento  
 14 de flota de reserva, que era lo que estaban  
 15 pidiendo los demandantes, representa un costo  
 16 para el Estado, los nuevos contratos lo  
 17 autorizan solo cuando existen tres  
 18 circunstancias. Primero, nuevos requerimientos  
 19 de servicios; segundo, un aumento en la oferta  
 20 establecidas en los programas de operación y  
 21 otros motivos que tienen que ser fundados, es  
 22 decir, no es el capricho de los demandantes o

1 el intento de los demandantes de solventar los  
2 problemas que tienen con un aumento de flota a  
3 costa y cuenta del Estado. Y, como digo, esto  
4 está expresamente establecido en los contratos.

5 Ahora, las solicitudes de aumento de flota  
6 que realizaron Alsacia y Express en el año 2014  
7 no estaban fundadas o basadas en ninguna de  
8 esas causales. Se basaban principalmente en la  
9 antigüedad de la flota. Y la antigüedad de la  
10 flota de Alsacia y Express fue el resultado de  
11 los demandantes haber empezado los nuevos  
12 contratos de concesión con buses que ya estaban  
13 envejecidos y que ya estaban llegando al fin de  
14 su vida útil a mediados de la concesión. Y fue  
15 también afectada por la pobre política de  
16 adquisición y mantenimiento de flota de los  
17 propios demandantes durante la vida o la  
18 vigencia del contrato de concesión. Es decir,  
19 por ejemplo, fueron las propias empresas  
20 quienes decidieron adquirir buses usados en vez  
21 de nuevos en los años 2007 y 2014. Y como  
22 resultado de esa política a dos años, a dos

1 años del inicio de los nuevos contratos la  
2 flota de Alsacia y Express ya estaba vieja. Eso  
3 se explica en detalle en los dos informes  
4 periciales de PwC y se referirán a este tema en  
5 su presentación esta semana.

6 Los demandantes argumentan que las empresas  
7 solo alquilaron, solo alquilaron buses viejos  
8 de forma temporal, pero los buses alquilados no  
9 estuvieron en la flota de las empresas cuestión  
10 de días, de semanas o de meses, como sugieren  
11 las demandantes. Esos buses que alquilaban de  
12 forma temporal estuvieron en algunos casos  
13 entre 2 y 4 años, es decir, operaban el  
14 servicio con buses que eran viejos por decisión  
15 de los demandantes, alquilando buses que  
16 estaban viejos. Además, independientemente del  
17 título que le quieran dar los demandantes a la  
18 modalidad de adquisición buses, el efecto es el  
19 mismo, y el efecto es que el 34 por ciento de  
20 los buses con los que las empresas operaban y  
21 habían adquirido entre el 2007 y el 2017 eran  
22 viejos, como lo demuestra el gráfico que ven en

1 pantalla. Y verán en la parte inferior derecha  
2 el porcentaje de estos buses que ya no eran  
3 adecuados por su antigüedad.

4 En conclusión, no existía ninguna de las  
5 tres circunstancias contempladas en los nuevos  
6 contratos, aquellas circunstancias a las que  
7 los demandantes no hicieron alusión, que  
8 justificaran un aumento de flota de reserva de  
9 las empresas en el año 2014. Por lo tanto, y  
10 como era de esperar, cuando las empresas  
11 solicitaron aumentos de flota de reserva a lo  
12 largo del 2014 Chile rechazó sus solicitudes  
13 por motivos técnicos fundados. Primero, en  
14 tanto las solicitudes de aumento de flota de  
15 reserva se basaban en la antigüedad y estado de  
16 la flota, el DTPM le informó a las empresas, y  
17 esto lo ven en pantalla, que de momento no  
18 autorizará aumentos a la flota que signifiquen  
19 un incremento en los costos del sistema de  
20 transporte, es decir, el costo del Estado.  
21 Segundo, el DTPM ya le había autorizado a  
22 Alsacia aumentos de flota en varias ocasiones

1 previas y su flota de reserva excedía el  
2 promedio del sistema. Nuevamente, el Estado ya  
3 había aumentado la flota o autorizado el  
4 aumento de la flota de los demandantes. Y el  
5 DTPM habiendo analizado la solicitud y habiendo  
6 llegado a la conclusión de que no había motivos  
7 fundados para aumentar la flota por cuenta y  
8 costa del Estado, le dice a los demandantes o  
9 le da a los demandantes alternativas -- perdón,  
10 Alsacia y Express en varias ocasiones y en  
11 varios oficios les dice que usara los  
12 mecanismos de reemplazo de flota contemplado en  
13 el anexo 4 sección E.3 de los nuevos contratos,  
14 o que aumentaran su flota auxiliar. Ambas  
15 opciones corrían por cuenta y costo del  
16 operador, es decir, siempre estuvo en poder del  
17 operador realizar la inversión necesaria para  
18 adquirir flota y operar los servicios como  
19 debían.

20 Por lo tanto, Chile siempre tomó decisiones  
21 razonadas y razonables dentro del marco de los  
22 nuevos contratos ir conforme al estándar mínimo

1 del derecho internacional consuetudinario. No  
 2 obstante, las empresas siguieron pretendiendo  
 3 que Chile sufragara el costo del reemplazo de  
 4 su flota envejecida. Con ese fin, solicitaron  
 5 la apertura de un procedimiento de revisión de  
 6 flota en mayo del 2015. Sin embargo, las  
 7 empresas demandaban no solo un aumento de  
 8 flota, sino que además demandaban  
 9 increíblemente que Chile les cubriera la  
 10 pérdida de EBITDA por entrega de servicios y  
 11 les asegurase el cumplimiento de la  
 12 renegociación de deuda con sus bonistas. Y esto  
 13 está en el anexo C-666. Ahí está reflejada las  
 14 pretensiones de la empresa que incluía que el  
 15 gobierno garantizara el cumplimiento de la  
 16 renegociación con sus bonistas.

17 Chile concluyó que los pedidos de las  
 18 empresas eran excesivos e irrazonables y que el  
 19 aumento de flota de reserva no era la solución  
 20 a los problemas de operación de las empresas y,  
 21 por lo tanto, ordenó el cierre del  
 22 procedimiento de revisión de flota y abrió un

1 procedimiento de revisión de programación --  
 2 perdón, de revisión de programas de operación  
 3 en mayo del 2016 con el afán de buscar una  
 4 solución al deficiente desempeño de las  
 5 empresas. Hizo eso de conformidad con los  
 6 contratos de concesión. Es decir, no es que  
 7 simplemente el Estado rechazó la solicitud de  
 8 flota y terminó el asunto; consciente del mal  
 9 desempeño de las empresas el Estado, DTPM,  
 10 intentó buscar soluciones que ayudaran a las  
 11 empresas a tener niveles de exigencia menores  
 12 que les permitiera cumplir con sus programas de  
 13 operación.

14 Y dentro de este marco de revisión -- dentro  
 15 de este procedimiento, Chile implementó los  
 16 mecanismos contractuales que le dan la potestad  
 17 de velar por el interés público y asegurar la  
 18 continuidad de los servicios. Estos permiten a  
 19 Chile ajustar, uno, las frecuencias en algunos  
 20 servicios para liberar buses. Dos, ajustar el  
 21 programa de operación para redistribuir la  
 22 flota, siempre que Chile no reduzca en más de

1 un 5 por ciento los kilómetros comerciales  
 2 previstos en esos programas de operación. Es  
 3 decir, Chile podía tomar ciertas medidas para  
 4 redistribuir las exigencias de los programas de  
 5 operación y redistribuir esa flota disponible  
 6 siempre y cuando no afectara más de un 5 por  
 7 ciento los kilómetros comerciales previstos en  
 8 esos programas de operación porque estos  
 9 kilómetros comerciales son una de las variables  
 10 sobre las cuales se calcula lo que el Estado le  
 11 paga a los operadores.

12 Y Chile tomó esta decisión porque el mal  
 13 desempeño de las empresas no era el resultado  
 14 de un déficit de flota como pretendían o  
 15 argumentaban las empresas. Y, por lo tanto, un  
 16 aumento de flota no iba a solucionar los  
 17 problemas de operación que tenían las empresas.  
 18 Y esa conclusión se confirma por el hecho de  
 19 que, aunque los fines de semana las velocidades  
 20 eran más altas, las velocidades en las vías en  
 21 Santiago eran más altas, y las empresas solo  
 22 necesitaban la mitad de su flota, los índices

1 de desempeño de las empresas eran iguales o  
 2 peores que durante los fines de semana. Es  
 3 decir, otra forma de verlo es que con el doble  
 4 de la flota igual no estaban cumpliendo con sus  
 5 programas de operación de la forma debida. Y  
 6 esto se puede ver reflejado en los siguientes  
 7 gráficos que tienen en pantalla que se refiere  
 8 tanto al ICF, que es el índice de frecuencia,  
 9 como al ICR, que es el índice de regularidad.  
 10 El ICF e ICR de Express es el que ustedes ven y  
 11 verán que no había una variación significativa  
 12 entre los fines de semana y el resto de los  
 13 días de la semana. Y en algunos casos como el  
 14 ICR incluso había momentos que durante el fin  
 15 de semana cuando tenían el doble de la flota y  
 16 menos exigencias en los programas, igual no  
 17 estaban cumpliendo o no tenían un desempeño  
 18 mejor. Lo cual una vez más demuestra que el  
 19 tamaño de la flota no era la razón que  
 20 explicaba el mal desempeño de las empresas.

21 Ahora, los demandantes intentan excusar este  
 22 mal desempeño durante los fines de semana

1 argumentando en este arbitraje que no tenían  
 2 buses disponibles porque les estaban dando  
 3 mantenimiento. Eso dice en su segunda  
 4 declaración el señor Mac Allister en el párrafo  
 5 140. Los documentos contemporáneos cuentan otra  
 6 historia: demuestran, como lo pueden ver en  
 7 pantalla, que la mala política de recursos  
 8 humanos de las empresas es la causa del mal  
 9 desempeño de Alsacia y Express durante los  
 10 fines de semana. En una minuta de reunión  
 11 mensual entre las empresas y el DTPM del 27 de  
 12 julio del 2016 lo confirma cuando dice que  
 13 Alsacia y Express reconocen que tiene un  
 14 déficit de personal los domingos y reconoce  
 15 además que tienen un problema de falta de  
 16 dotación de personal de conducción de fin de  
 17 semana. El ingeniero Muñoz explicó en sus  
 18 declaraciones testimoniales el procedimiento  
 19 riguroso que siguió el DTPM y las razones  
 20 fundadas por las cuales Chile decidió eliminar  
 21 y modificar ciertos servicios incluyendo el  
 22 hecho que -y cito al señor, al ingeniero Muñoz:

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
 5411-4957-0083

1 "Las deficiencias en el desempeño de las  
 2 empresas no se debían a falta de flota", fin de  
 3 cita. El fundamento técnico de esa decisión del  
 4 DTPM y los hechos posteriores confirman que esa  
 5 decisión fue justificada y además fue acertada.

6 Por ejemplo, aun después de eliminar los  
 7 servicios en mayo del 2016, lo cual liberó  
 8 buses para que Alsacia y Express lo destinaran  
 9 a otros servicios, que era el objetivo de la  
 10 eliminación de esos servicios para ayudarles a  
 11 las empresas a tener mejor desempeño, el  
 12 desempeño de las empresas siguió siendo  
 13 deficiente y por debajo del promedio. Y esto lo  
 14 pueden ver en los siguientes gráficos. Lo  
 15 anterior confirma que el DTPM tenía razón  
 16 cuando concluyó que el supuesto déficit de  
 17 flota no era la razón de con los  
 18 incumplimientos por parte de las empresas y por  
 19 lo tanto que un aumento de flota de reserva con  
 20 recursos del Estado no solucionaría el mal  
 21 desempeño de las empresas.

22 Ahora, los demandantes siguen insistiendo, y

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
 5411-4957-0083

1 lo escuchamos esta mañana, que esa eliminación  
 2 de servicios constituyó una expropiación. Pero  
 3 en ningún momento se han referido a las  
 4 disposiciones contractuales que le dan la  
 5 facultad al Estado de velar por el interés  
 6 público y asegurar la continuidad de los  
 7 servicios recurriendo a los mecanismos a los  
 8 que me he referido citando las disposiciones  
 9 contractuales que consideró el DTPM cuando tomó  
 10 esa decisión de eliminación de algunos  
 11 servicios. Pero en todo caso, cualquier  
 12 supuesto perjuicio que las empresas dicen haber  
 13 sufrido como resultado de la eliminación de los  
 14 servicios que contractualmente el Estado podía  
 15 hacer ya ha sido compensado. Efectivamente,  
 16 Chile y las empresas acordaron aumentos del PPT  
 17 a favor de las empresas como compensación por  
 18 la eliminación de esos servicios o esas líneas.  
 19 Y eso está reflejado en el anexo C-719, y anexo  
 20 R-875 que han sido introducidos recientemente  
 21 al expediente.

22 Ya Chile había aportado documentos que daban

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
 5411-4957-0083

1 cuenta de un acta de entendimiento mediante el  
 2 cual las empresas y el DTPM habían llegado a un  
 3 acuerdo sobre la compensación por la  
 4 eliminación de esos servicios. Pero en los  
 5 últimos días lo que se ha aportado al  
 6 expediente ya son los documentos definitivos  
 7 que formalizan ese acuerdo entre las empresas y  
 8 el DTPM. Esa acta de entendimiento que habíamos  
 9 aportado antes es el anexo R-520, y me referiré  
 10 muy brevemente a los anexos que han confirmado  
 11 ese acuerdo. Para Express es el acuerdo del 23  
 12 de octubre del 2018, que es el R-875. Y esos  
 13 aumentos del PPT de Alsacia y Express y que  
 14 además hay que señalar que son los más altos de  
 15 todos los operadores se aplican además de forma  
 16 retroactiva. Es decir, se retrotrae el pago del  
 17 PPT hasta el 1° de abril del 2017. Y esta  
 18 compensación que se ha acordado y se le ha  
 19 pagado a las empresas representa más de 8,5  
 20 millones de dólares.

21 Otro aspecto que quiero mencionar sobre esos  
 22 documentos que han sido...

[www.dresteno.com.ar](http://www.dresteno.com.ar)  
 5411-4957-0083

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Ah, no va a  
2 pasar al vandalismo.

3 SEÑOR GRANÉ LABAT: No, señora presidenta,  
4 pero en un párrafo paso al vandalismo.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: No, porque  
6 antes de pasar al vandalismo (inaudible) para  
7 una pausa.

8  
9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Sí, señora presidenta,  
10 si me permite un minuto, así puedo terminar  
11 esta sección.

12 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, claro.

13 SEÑOR GRANÉ LABAT: Muchas gracias.

14 El último dato que quiero señalar con  
15 respecto a esos dos documentos son las  
16 cláusulas 5.3 de ambos instrumentos, repito  
17 C-719 y el R-875. En esa cláusula Alsacia y  
18 Express, las empresas controladas por los  
19 demandantes en ese arbitraje, otorgan un  
20 finiquito al Estado de las materias contenidas  
21 en esos instrumentos y dicen especialmente en  
22 relación con -- verán -- la eliminación de los

1 servicios.

2 En consecuencia, no pueden los demandantes  
3 exigir indemnización en este arbitraje por los  
4 supuestos daños que dicen haber sufrido por la  
5 eliminación de servicios, ya que las empresas  
6 han recibido compensación por esa eliminación,  
7 han otorgado finiquito y en todo caso esa  
8 eliminación estaba basada en las disposiciones  
9 contractuales y en las prerrogativas que tenía  
10 el DTPM bajo esos contratos.

11 Con esto, señora presidenta, si quiere puedo  
12 cerrar esta sección y tomar una pausa.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Sí, me parece  
14 bien en este momento, porque hace casi dos  
15 horas que empezamos.

16 SEÑOR GRANÉ LABAT: Muchas gracias.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Tomamos 15  
18 minutos, por favor.

19 (Pausa para el café.)

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Estamos listos  
21 para escuchar la continuación, señor Grané?

22 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias, señora

1 presidenta.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Por favor,  
3 pueden cerrar la puerta detrás? Gracias.

4 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias, señora  
5 presidente.

6 La supuesta expectativa de los demandantes  
7 sobre el fenómeno de vandalismo tampoco es  
8 legítima. En primer lugar, los demandantes  
9 tenían pleno conocimiento antes de firmar los  
10 nuevos contratos de concesión que el vandalismo  
11 es un problema en Santiago. Eso se refleja en  
12 la segunda declaración testimonial del señor  
13 Carlos Ríos, demandante, quien dice en el  
14 párrafo 31 de esa declaración: "Obviamente a la  
15 hora de suscribir los nuevos contratos de  
16 concesión teníamos conocimiento de los  
17 problemas de vandalismo en Transantiago, pues  
18 ya habíamos sufrido importantes pérdidas a raíz  
19 de este fenómeno y nuestros conductores ya  
20 habían sido víctimas de actos vandálicos". Fin  
21 de cita.

22 En todo caso Chile, que reconoce el problema

1 del vandalismo en el sistema, ha presentado  
2 amplia prueba documental y pericial que  
3 demuestra que el Estado logró a través de sus  
4 esfuerzos una reducción significativa del  
5 vandalismo. Los incidentes vandálicos  
6 disminuyeron para Alsacia y Express gracias a  
7 las acciones de Chile, y esa reducción se ve en  
8 el gráfico que tienen en pantalla, que es del  
9 segundo informe pericial de Willumsen y Silva -  
10 párrafo 157- y ven esa caída significativa en  
11 los actos vandálicos que afectan a Alsacia y  
12 Express.

13 Al igual que en materia de infraestructura y  
14 lucha contra la evasión, la evidencia aportada  
15 por Chile para demostrar las medidas estatales  
16 concretas y razonables para controlar y reducir  
17 el vandalismo es tanta que no la podemos  
18 identificar de forma exhaustiva y detallada en  
19 esta presentación. En la siguiente diapositiva  
20 que está en sus pantallas identificamos algunos  
21 de los anexos en el expediente aportados por  
22 Chile que evidencian los esfuerzos del Estado y

1 los peritos Willumsen y Silva hacen un análisis  
2 del impacto que han tenido esas medidas en la  
3 reducción del vandalismo.

4 Por otra parte los nuevos contratos  
5 contienen mecanismos de compensación por actos  
6 vandálicos tales como aquellos que están  
7 identificados en el manual para el tratamiento  
8 de los índices -- perdón, de los indicadores de  
9 cumplimiento ante situaciones exógenas a la  
10 operación, y esos mecanismos el DTPM los  
11 aplicó. Y la referencia es el documento R-130  
12 en el expediente.

13 En todo caso el vandalismo no es lo que  
14 explica o excusa el mal desempeño de Alsacia y  
15 Express como pretenden los demandantes y su  
16 testigo, el señor Mac Allister. Los expertos en  
17 transporte de Chile, señores Willumsen y Silva,  
18 han demostrado que el vandalismo no tuvo el  
19 impacto en la disponibilidad de flota que  
20 argumentan los demandantes en este arbitraje.

21 En síntesis, la prueba en este arbitraje  
22 demuestra que Chile adoptó medidas razonables

1 para combatir todo tipo de vandalismo y que en  
2 todo caso ese vandalismo no tuvo el impacto en  
3 las operaciones de Alsacia y Express que los  
4 demandantes alegan.

5 No voy a pasar por la sección de multas y  
6 descuento en interés del tiempo, porque  
7 responder a las afirmaciones que hicieron los  
8 demandantes esta mañana me ha tomado tiempo.

9 Entonces voy a saltar a la sección sobre el  
10 equilibrio económico contractual. La supuesta  
11 expectativa que los demandantes dicen tener  
12 sobre el equilibrio económico contractual  
13 tampoco es legítima ni tiene fundamento en los  
14 contratos o en ningún compromiso o promesa del  
15 Estado. El equilibrio económico se ha mantenido  
16 a lo largo de las concesiones de la empresa  
17 mediante la aplicación de los mecanismos de  
18 ajustes en los contratos. Los demandantes no  
19 podían haber formado una expectativa razonable  
20 de que Chile autorizaría ajustes más allá de lo  
21 autorizado en los contratos. Los demandantes  
22 alegan que tenían la expectativa, que los

1 mecanismos previstos en esos contratos -y aquí  
2 cito-: "Aislarían los ingresos de las empresas  
3 del riesgo de caídas en la demandante". Pero no  
4 existe fundamento legal para tal expectativa. Y  
5 eso lo demuestra el texto mismo de los  
6 contratos, incluyendo el mecanismo de ajuste de  
7 ingresos con base en el índice de pasajeros por  
8 kilómetros recorridos, y este es el ajuste  
9 conocido como AIPK. Ustedes lo han escuchado  
10 mencionado ya esta mañana en los documentos.

11 Ese ajuste está diseñado para mitigar el  
12 efecto que puedan tener en los ingresos del  
13 operador un desfase entre el número real de  
14 transacciones pagadas y el número de  
15 transacciones con derecho a pago que se  
16 esperaba. Cada 12 meses se evalúa la demanda  
17 real en comparación con la demanda esperada o  
18 referencial. Si la demanda real resulta ser  
19 menor que la esperada, más allá de este margen  
20 del 3 por ciento que mencionaba antes, el  
21 Estado debe compensar al operador por el 65 por  
22 ciento del déficit. Esto significa que el

1 mecanismo AIPK mitiga únicamente hasta el 65  
2 por ciento este impacto en la caída de la  
3 demanda.

4 Este mecanismo está establecido en la  
5 cláusula 5.4.1 de los contratos a la cual me  
6 referí cuando expliqué el incentivo económico  
7 que tiene el Estado en la lucha contra la  
8 evasión. Como ven en sus pantallas, el contrato  
9 dice expresamente que "el riesgo en la  
10 variación de la demanda se mitiga mediante este  
11 mecanismo contractual de AIPK". No dice el  
12 contrato, como mal pretenden las demandantes,  
13 que el mecanismo aísla o va a aislar los  
14 ingresos de las empresas del riesgo de caídas  
15 en la demanda.

16 Ese mecanismo de AIPK y el hecho que el  
17 mismo no cubría el 100 por ciento del riesgo de  
18 caída en demanda es algo que está expresado  
19 claramente en los contratos. Y es algo que las  
20 propias empresas Alsacia y Express reconocieron  
21 en el año 2011, incluso antes de firmar los  
22 nuevos contratos. Esto está reflejado en el

1 informe de gerencia de Alsacia y Express del 15  
 2 de diciembre del 2011, es decir, días antes de  
 3 la firma de los contratos. Eso está en el anexo  
 4 R-442 y R-191. Pero además de lo anterior, la  
 5 cláusula contractual que se refiere al  
 6 equilibrio económico dice expresamente que el  
 7 contrato debe reconocer las variaciones que  
 8 puedan presentarse a lo largo de la concesión -  
 9 y aquí cito- que "no sean consecuencia de  
 10 decisiones de gestión del concesionario". Y  
 11 esto es algo que cuando los demandantes les  
 12 presentaron a ustedes, miembros del Tribunal,  
 13 esa cláusula subrayaron otra parte de la  
 14 cláusula, pero no han subrayado el hecho que  
 15 dice que se refiere a aspectos que no sean  
 16 consecuencia de decisiones de gestión del  
 17 concesionario.

18 Pero no obstante todo lo anterior, los  
 19 demandantes alegan que la crítica situación  
 20 económica financiera en la que se encuentran  
 21 las empresas basta para demostrar que los  
 22 mecanismos de ajustes de equilibrio

1 contemplados en los nuevos contratos no habrían  
 2 sido efectivos, es decir, mala situación  
 3 económica, eso significa que no han servido los  
 4 mecanismos contemplados en los contratos. Esto  
 5 está en la Réplica en el párrafo 413.

6 Es ese tipo de argumento falaz y simplista  
 7 en el que incurren los demandantes de manera  
 8 reiterada en sus escritos. Es evidente que la  
 9 situación económica financiera de una empresa  
 10 puede haberse dramáticamente afectada por su  
 11 propio mal gerenciamiento, como de hecho ha  
 12 ocurrido en este caso.

13 Chile ha demostrado que la situación  
 14 financiera de Alsacia y Express es producto de  
 15 esas malas decisiones de negocio y de su mala  
 16 gestión, y no la falta de aplicación de los  
 17 mecanismos de ajuste contractuales contemplados  
 18 en el contrato.

19 Ahora, esta mañana los demandantes también  
 20 hicieron reiteradas referencias a un documento,  
 21 que es Econsult y los demandantes han dicho que  
 22 Chile no se refiere en ningún momento al

1 informe Econsult. Lo dijeron varias veces. Sin  
 2 embargo en los párrafos 886 a 896 de la Dúplica  
 3 Chile dice que los demandantes -y cito-  
 4 "descontextualizan los informes Econsult",  
 5 Dúplica 886. Dice además Chile en ese escrito  
 6 que los informes de Econsult demuestran que no  
 7 existía ningún riesgo para la continuidad  
 8 operativa del servicio en lo que concierne a  
 9 las rutas operadas por las compañías. Dúplica  
 10 párrafo 888.

11 Y dice además ese mismo escrito que los  
 12 informes demuestran que si Alsacia y Express  
 13 hubiesen operado de manera correcta su  
 14 rentabilidad hubiese sido mayor. Dúplica  
 15 párrafo 890.

16 Y hay otras referencias en el escrito de  
 17 Dúplica en el cual Chile responde a ese  
 18 documento Econsult. Como explica PwC, los  
 19 ajustes contractuales le han permitido a  
 20 Alsacia y Express mantener estables sus  
 21 ingresos e incluso han aumentado esos ingresos  
 22 en promedio un 12,7 anual desde que comenzó la

1 segunda concesión. Es decir, a pesar de que la  
 2 demanda disminuyó en términos de pasajeros  
 3 validados y kilómetros recorridos, los ingresos  
 4 de Alsacia y Express aumentaron.

5 En virtud de los ajustes bajo los mecanismos  
 6 contractuales las empresas han estado  
 7 consistentemente entre los operadores con el  
 8 mayor precio por pasajero transportado -es esta  
 9 variable PPT- y el precio por kilómetro  
 10 recorrido -que es la variable PK-, y con  
 11 mayores aumentos de esas variables durante la  
 12 vigencia de los contratos.

13 El PPT y el PK son dos variables claves en  
 14 la fórmula de remuneración contractual que  
 15 determina los ingresos de los operadores.  
 16 Cuanto más alto el PPT y el PK, más altos los  
 17 ingresos posibles.

18 Como se refleja en las tablas que tienen en  
 19 pantalla, que están contenidas en el primer  
 20 informe de PwC, desde el inicio de las segundas  
 21 concesiones los PPT y PK combinados de Alsacia  
 22 y Express han experimentado tasas compuesta de

1 crecimiento anual del 12 y 8 por ciento  
 2 respectivamente. Esto es producto de los  
 3 mecanismos contractuales por medio de los  
 4 cuales se ajustan dichas variables. Es decir,  
 5 Alsacia y Express han sido los operadores más  
 6 beneficiados por los ajustes AIPK contemplados  
 7 en los contratos. Esas empresas han recibido no  
 8 menos de 36 millones de dólares americanos por  
 9 concepto de ajustes AIPK entre los años 2013 y  
 10 2017.

11 De hecho, entre el 2014 y 2018 Alsacia y  
 12 Express fueron los operadores con los mayores  
 13 ingresos por concepto de ajuste AIPK de todo el  
 14 sistema de Transantiago, y esto lo ven  
 15 reflejado en el anexo R831.

16 Otra de las reclamaciones sin fundamento de  
 17 las demandantes es la que se refiere a la nueva  
 18 licitación. Y de nuevo, sobre esto trataré de  
 19 no pasar mucho tiempo, por razones que creo que  
 20 resultarán y han resultado obvias para el  
 21 Tribunal.

22 Chile no -- Esa nueva licitación, y esta es

1 una de las razones principales por las cuales  
 2 no vamos a pasar mucho tiempo, esa nueva  
 3 licitación se revocó el 9 de octubre de 2018, y  
 4 eso consta en el anexo R-405, por lo cual esa  
 5 reclamación de los demandantes basada en esa  
 6 nueva licitación ha devenido en abstracta e  
 7 irrelevante. Pero en cualquier caso, aun si no  
 8 fuera abstracta e irrelevante, es completamente  
 9 falso que Chile diseñó las bases de la nueva  
 10 licitación con el objetivo de excluir a Alsacia  
 11 y Express de participar en esa licitación, como  
 12 argumentan sin fundamento los demandantes.

13 La esencia de la reclamación de los  
 14 demandantes por la cual continúan pidiendo más  
 15 de 50 millones de dólares en compensación en  
 16 este arbitraje es que el Estado utilizó como  
 17 uno de los tantos criterios de selección la  
 18 experiencia del oferente medido por el índice  
 19 de regularidad en el servicio, ICR, al que me  
 20 he referido, en un año determinado, un año para  
 21 el cual había la información completa más  
 22 reciente.

1 Como Alsacia y Express han tenido un mal  
 2 desempeño y tienen un ICR más bajo que el de  
 3 otros operadores, alegan que la aplicación de  
 4 ese criterio objetivo es discriminatoria. Ese  
 5 argumento simplemente no tiene fundamento y  
 6 Chile lo ha explicado en sus escritos, porque  
 7 es así, pero repito: esa nueva licitación ha  
 8 sido revocada y, por lo tanto, ese argumento ya  
 9 carece de relevancia.

10 En conclusión sobre el nivel mínimo de  
 11 trato: Los demandantes no han podido acreditar  
 12 que Chile violó el alto estándar recogido en el  
 13 Tratado. Específicamente, los demandantes no  
 14 han logrado demostrar que recibieron un trato  
 15 caprichoso, irracional o absurdo por parte del  
 16 Estado. Un trato, en palabras del Tribunal en  
 17 el caso Glamis Gold, en el párrafo 626: "Tan  
 18 injusto y sorprendente que sea inaceptable bajo  
 19 el derecho internacional." Ninguna de las  
 20 medidas o supuestas omisiones de Chile en este  
 21 caso, constituyen en palabras del Tribunal  
 22 Cargill contra México, una falta o denegación

1 tan grave manifiesta o de tal magnitud que  
 2 atente contra los cánones judiciales, o que sea  
 3 manifiestamente injusta, ilícita o  
 4 idiosincrática, arbitrarias más allá de una  
 5 simple aplicación contradictoria o  
 6 cuestionable, o que haya una falta absoluta del  
 7 debido proceso que choca contra el sentido de  
 8 idoneidad judicial.

9 Por el contrario, Chile ha demostrado, con  
 10 base en la prueba presentada en este arbitraje,  
 11 que todas las medidas adoptadas estuvieron  
 12 debidamente justificadas y fueron razonables y  
 13 que su conducta respeto en todo momento la  
 14 obligación de nivel mínimo de trato bajo  
 15 derecho internacional consuetudinario.

16 Me referiré ahora a la reclamación de los  
 17 demandantes basada en una supuesta expropiación  
 18 de su inversión. Esta reclamación es igualmente  
 19 infundada. Repasaré muy brevemente cuáles son  
 20 los elementos que deber acreditarse para  
 21 establecer una expropiación en este caso. Y los  
 22 demandantes no han cumplido con su carga de la

1 prueba en demostrar que estos elementos se  
 2 hayan cumplido: No han demostrado la existencia  
 3 de un acto u omisión, o de una serie de actos u  
 4 omisiones atribuibles a Chile y que esos actos  
 5 u omisiones interfirieran con las expectativas  
 6 inequívocas y razonables de inversión de los  
 7 demandantes. Y que esa interferencia por parte  
 8 de Chile haya teniendo un impacto económico  
 9 devastador en la inversión de los demandantes y  
 10 que le haya causado esa privación, es decir,  
 11 que haya un nexo causal.

12 Ya me he referido a por qué las expectativas  
 13 de los demandantes no son razonables, no son  
 14 inequívocas, por lo tanto no pasaré más tiempo  
 15 en eso. Lo que quiero resaltar, simplemente, es  
 16 que Chile ha demostrado, incluyendo a través de  
 17 los informes periciales, que la pérdida del  
 18 valor de las inversiones que los demandantes  
 19 reclaman en este arbitraje, no fue causada por  
 20 actos u omisiones atribuibles a Chile, sino por  
 21 las acciones de los propios demandantes.  
 22 Sencillamente no existe nexo causal. Y en la

1 exposición de los abogados de la demandante  
 2 esta mañana cuando habló de los elementos  
 3 legales para expropiación, no se refirieron a  
 4 ese nexo causal como uno de los elementos  
 5 fundamentales para poder establecer  
 6 expropiación.

7 Ahora, muy brevemente, porque los  
 8 demandantes también se refirieron a esto en la  
 9 mañana en su presentación, al evaluar si una  
 10 conducta puede ser considerada expropiatoria es  
 11 importante determinar si las acciones que  
 12 adoptó el Estado fueron adoptadas meramente en  
 13 su función de parte contractual, o si por el  
 14 contrario fueron adoptadas como ente soberano.  
 15 Ahora, los abogados de la demandante dijeron  
 16 esta mañana -no tengo la cita a mano- pero  
 17 dijeron que es irrelevante si el Estado actuó  
 18 como ente soberano o como parte contractual.  
 19 Dijeron: "Para efectos de calificar una  
 20 conducta como expropiatoria indirecta es  
 21 simplemente irrelevante que las omisiones y  
 22 acciones de Chile sean soberanas, exorbitantes

1 o contractuales". Eso ignora el anexo 9.C del  
 2 Tratado, el cual establece que el carácter de  
 3 la acción gubernamental, y cito: "El carácter  
 4 de la acción gubernamental es uno de las  
 5 factores que se debe considerar para determinar  
 6 si un acto o una serie de actos de una parte en  
 7 una situación de hecho, específica constituye o  
 8 no una expropiación indirecta. Es decir, el  
 9 carácter de la acción gubernamental es  
 10 relevante.

11 Los demandantes habían argumentado que las  
 12 acciones de Chile constituían expropiación de  
 13 algunas de sus terminales. Sin embargo en su  
 14 Réplica admiten que las terminales no han sido  
 15 objeto de toma de posesión física. Esto está en  
 16 la Réplica en el párrafo 596. Y ya no alegan  
 17 que se haya configurado una expropiación.  
 18 Incluso en los argumentos de fondo de su  
 19 Réplica, los demandantes no hacen mención  
 20 alguna a la supuesta expropiación de  
 21 terminales. Pero incongruentemente, siguen  
 22 manteniendo su reclamación por una suma

1 millonaria por este concepto de valor de las  
 2 terminales, como se demostrará en la sección de  
 3 daños.

4 Ahora paso ahora a referirme al trato  
 5 nacional. Basta decir que en este caso tampoco  
 6 se ha acreditado que el Estado chileno haya  
 7 incumplido con su obligación bajo el artículo  
 8 9.2.2 del Tratado. Quiero únicamente nuevamente  
 9 resultar el estándar legal porque los  
 10 demandantes no lo han hecho esta mañana, y ese  
 11 estándar exige no simplemente que haya un trato  
 12 diferente, sino que sea un trato menos  
 13 favorable hacia el inversionista que no pueda  
 14 ser justificado. Y que además ese trato menos  
 15 favorable esté motivado por la nacionalidad  
 16 como lo han reconocido algunos Tribunales, como  
 17 por ejemplo, Parkerings contra Lituania, que es  
 18 la autoridad legal CL 504 y en su párrafo 368.

19 Sobre ese aspecto de la nacionalidad, los  
 20 demandantes no han logrado establecer que  
 21 cualquier diferencia en trato en su inversión y  
 22 la inversión de un comprador esté basada en la

1 nacionalidad de unos u otros. De hecho, los  
2 demandantes no han aportado ninguna prueba  
3 directa o circunstancial que demuestre que el  
4 Estado chileno distinguió en Alsacia, Express,  
5 y cualquier otro operador basado en su  
6 nacionalidad respectiva o en la nacionalidad de  
7 sus inversionistas.

8 Sobre intervalos irregulares, que es otro  
9 tema en los cual basan los demandantes su  
10 reclamación de discriminación, sobre esto se  
11 referirán los expertos Willumsen y Silva en sus  
12 presentaciones. Lo más relevante en esta  
13 materia es la directriz que aplicó el DTPM a  
14 partir de julio de 2014, y que prohibió el uso  
15 de intervalos irregulares en forma no  
16 discriminatoria. Y sobre eso quiero únicamente  
17 hacer una observación sobre otra de las  
18 referencias reiteradas que hicieron los  
19 demandantes en su presentación esta mañana  
20 cuando se refirieron a un informe Quantil que  
21 ha sido presentado en este expediente. Y los  
22 demandantes dijeron esta mañana que en ningún

1 momento Chile critica la metodología o cálculos  
2 de Quantil, eso fue casi literal lo que han  
3 dicho esta mañana en reiteradas ocasiones. Eso  
4 simplemente no es cierto. De hecho, en el  
5 párrafo 501 de nuestra Dúplica Chile explica  
6 que el informe de Quantil, y cito: "Concluye  
7 incorrectamente que los indicadores de  
8 cumplimiento beneficiaron a los operadores  
9 chilenos en detrimento de los operadores  
10 extranjeros". En los párrafos 502 y 503 de la  
11 misma Dúplica, Chile explica cómo los  
12 demandantes, con el apoyo de los cálculos  
13 Quantil, proponen argumentos que son  
14 incorrectos. Y Chile sigue analizando este  
15 informe en párrafos de la Dúplica 513, 514,  
16 1177, y otros.

17 Como me he quedado sin tiempo, quiero quizás  
18 concluir con otra observación sobre -- no me  
19 voy a referir a la protección de seguridad  
20 plena, porque este Tribunal conoce muy bien el  
21 estándar y sabe que ese estándar bajo derecho  
22 internacional no establece responsabilidad

1 objetiva; establece una obligación de realizar  
2 esfuerzos razonables y de debida diligencia, y  
3 creo que hemos acreditado que las acciones de  
4 Chile en combatir tanto el vandalismo como la  
5 evasión han sido razonables y han cumplido con  
6 ese estándar.

7 Concluyo con una respuesta a otra afirmación  
8 reiterada que han hecho los demandantes esta  
9 mañana en su presentación en materia de  
10 discriminación. Se refieren continuamente a la  
11 situación de Su-bus y a la declaración  
12 testimonial de la señora Palma. Insistieron  
13 varias veces esta mañana, diciendo que no nos  
14 hemos referido a esas alegaciones de  
15 discriminación contra Su-bus, pero eso no es  
16 cierto. Chile explicó en el párrafo 1130, y el  
17 pie de página 1711 de su Memorial de  
18 Contestación, y hemos dicho ahí que los  
19 demandantes han alegado en su memorial, que  
20 aparte de discriminar contra ellos y sus  
21 empresas chilenas, Chile ha discriminado en  
22 contra de la empresa Su-bus, también controlada

1 por inversionistas colombianos. Todo esto estoy  
2 citando del escrito de Chile.

3 Chile niega categóricamente esas  
4 afirmaciones de los demandantes. En todo caso,  
5 Su-bus no es parte en el presente arbitraje,  
6 por lo que no le corresponde a Chile destinar  
7 recursos para rebatir reclamaciones de supuesto  
8 trato discriminatorio que no entran dentro de  
9 la jurisdicción de este Tribunal. Si Su-bus  
10 considera que sus derechos han sido vulnerados,  
11 hecho negado por Chile, podría iniciar las  
12 acciones legales que estime pertinentes. Por lo  
13 tanto no es cierto que Chile no se haya  
14 referido a esas supuestas alegaciones sobre  
15 discriminación en contra de Su-bus.

16 Y con esto señora Presidenta, con su venia,  
17 le cedo la palabra a mi socia Gaela Gehring  
18 Flores.

19 SEÑORA GEHRING FLORES: Muchas gracias.  
20 Señora Presidente, miembros en Tribunal, voy a  
21 presentar algunas observaciones sobre daños.

22 Los demandantes culpan a Chile de que

1 Alsacia y Express no obtuvieron los resultados  
 2 que habían proyectado, que no fueron capaces de  
 3 cubrir sus deudas o distribuir dividendos y su  
 4 capital no retuvo valor. También alegan que  
 5 Chile causó la supuesta pérdida de oportunidad  
 6 con respecto a la nueva licitación. En  
 7 consecuencia, los demandantes solicitan un  
 8 monto de daños de 320 millones de dólares.  
 9 Además, los demandantes reclaman un monto de 15  
 10 millones de dólares por supuestos daños  
 11 morales.

12 Chile ha demostrado la frivolidad en reclamo  
 13 moral de daño moral, el cual ni siquiera está  
 14 respaldado por un informe pericial. Por ende,  
 15 por cuestiones de tiempo, enfocaré mis  
 16 comentarios sobre el monto principal de daños  
 17 reclamados por los demandantes: El monto de 320  
 18 millones de dólares.

19 Los demandantes alegan que en deterioro  
 20 financiero de Alsacia y Express, se debe a  
 21 mermas en los ingresos como consecuencia de las  
 22 acciones del Estado. Sin embargo, la evidencia

1 en el expediente de este caso demuestra que la  
 2 precaria situación financiera de Alsacia y  
 3 Express se debe a que los demandantes, A,  
 4 decidieron financiar a las compañías mediante  
 5 deuda enorme; y B, fueron incapaces de manejar  
 6 su situación financiera y operativa.

7 Aquí hago una pausa. Los demandantes en este  
 8 caso no son las empresas Alsacia y Express; los  
 9 demandantes son los hermanos Ríos, dos  
 10 accionistas de Alsacia y Express. Y siendo  
 11 accionistas, mas no las propias empresas, los  
 12 demandantes no pueden reclamar por el daño  
 13 sufrido directamente por Alsacia y Express.  
 14 Cuando mucho, solo pueden reclamar por pérdida  
 15 reflectiva, o reflective loss, o la pérdida de  
 16 dividendos y el valor de su capital accionario  
 17 como consecuencia del daño sufrido por las  
 18 empresas Alsacia y Express.

19 Es así que llegamos al concepto de daños más  
 20 crítico en este procedimiento. Es un concepto  
 21 que los demandantes quisieran que el Tribunal  
 22 ignore, que de hecho esta mañana dijeron que

1 fue irrelevante. Y ese concepto es que hay que  
 2 determinar si existe un nexo causal entre las  
 3 actuaciones de Chile y el daño reclamado por  
 4 los demandantes.

5 En este caso en particular, los demandantes  
 6 endeudaron las empresas Alsacia y Express a un  
 7 punto tan extremo que los ingresos de las  
 8 empresas no pudieron alcanzar pagar la deuda y,  
 9 por ende, ellos anularon la posibilidad de  
 10 recibir dividendos o percibir un valor de sus  
 11 acciones mayor que cero. Ese sobreendeudamiento  
 12 actúa como una barrera de casualidad,  
 13 paralizando los reclamos de daños de los  
 14 demandantes. Para usar una metáfora, los  
 15 demandantes cavaron una profunda fosa de  
 16 endeudamiento en Alsacia y Express. Para poder  
 17 probar que las actuaciones de Chile fueron la  
 18 causa del supuesto daño los demandantes primero  
 19 deben llenar dicha fosa.

20 Para demostrar el dilema causal insuperable  
 21 de los demandantes, Chile presentó los informes  
 22 periciales de PwC, o Price, expertos en

1 análisis financiero, y Versant, expertos en  
 2 daños. Los dos informes responden a las  
 3 alegaciones infundadas de los demandantes que  
 4 Chile les causó daño. Los peritos Price, desde  
 5 el escenario actual, y los peritos Versant  
 6 desde el escenario contrafáctico o but-for.  
 7 Price y Versant concluyen que es imposible que  
 8 Chile sea la causa del daño que los demandantes  
 9 reclaman. De hecho, el desastre financiero a  
 10 que llegaron Alsacia y Express solo se puede  
 11 categorizar como un daño autoinfligido por los  
 12 hermanos Ríos.

13 Ahora revisemos el escenario actual. Alsacia  
 14 y Express nunca han contado con capital o  
 15 equity suficiente. Los demandantes decidieron  
 16 que las operaciones de las compañías se  
 17 financiaran por medio de deuda high risk. En el  
 18 2011 los demandantes decidieron emitir un bono  
 19 con un interés alto, un junk bond en el mercado  
 20 de los Estados Unidos para refinanciar su deuda  
 21 existente y adquirir el 55 por ciento de las  
 22 acciones restantes de Express, con una promesa

1 de sinergias en términos de reducción de  
2 costos. Este plan de endeudamiento, que fue de  
3 los propios demandantes, no el Estado, resultó  
4 desastroso y los llevó a la bancarrota en el  
5 año 2014. Bajo cualquier parámetro, Alsacia y  
6 Express estaban sobre endeudados.

7 En el escenario actual, la deuda de Alsacia  
8 y Express alcanza 444,1 millones de dólares, y  
9 en consecuencia los ingresos de Alsacia y  
10 Express no hubiesen sido suficientes para  
11 distribuir dividendos, y los activos de Alsacia  
12 y Express no hubiesen sido suficientes para  
13 cubrir sus deudas.

14 Aunque los demandantes quisieran crear la  
15 impresión de que sus ingresos consistentemente  
16 bajaron, por ejemplo en su Réplica, a párrafo  
17 1014, la verdad es que los ingresos  
18 incrementaron por 12,7 por ciento entre 2012 y  
19 2017. Sin embargo, durante ese mismo período  
20 los gastos aumentaron por 26,2 por ciento. Así,  
21 Alsacia y Express necesariamente llegaron a una  
22 posición de una pérdida neta por sus costos

1 internos desenfrenados. Todos son factores bajo  
2 el control de los demandantes, no el Estado  
3 chileno. Los revisamos. No hubo reducción en  
4 gastos de personal; tampoco hubo reducción en  
5 gastos de combustible; no hubo reducción en los  
6 costos de repuestos; en un plazo de solo 3 años  
7 los gastos administrativos de Alsacia y Express  
8 se triplicaron; los gastos operacionales  
9 también aumentaron. Como ha comentado mi colega  
10 Patricio Grané, a partir del año 2013 tres  
11 empresas relacionadas con los hermanos Ríos  
12 fueron contratadas por Alsacia y Express para  
13 la prestación de servicios de reparación y  
14 mantenimiento. El monto pagado a estas empresas  
15 por la prestación de esos servicios incrementó  
16 radicalmente desde cero en el año 2012 a 66  
17 millones de dólares en el año 2017.

18 Y como explican los expertos Price, dicha  
19 contratación no resultó en ningún ahorro para  
20 Alsacia y Express. De hecho, muy lejos de crear  
21 sinergias en el contexto de reducciones de  
22 costos, los ingresos de Alsacia y Express se

1 vieron absorbidos por los gastos  
2 administrativos y operacionales de las  
3 empresas. Si bien las sinergias prometidas por  
4 los demandantes nunca se materializaron, el  
5 efecto combinado de la precaria estructura  
6 financiera y el mal desempeño operacional sí  
7 resultó en una sinergia singular: la pérdida  
8 acelerada de la supuesta inversión de los  
9 demandantes.

10 Ahora enfocándonos en el sobreendeudamiento  
11 que causaron los demandantes, entre 2012 y 2017  
12 Alsacia y Express tuvieron que soportar  
13 pérdidas cambiarias y realizaron pagos de  
14 intereses por 259 millones de dólares. En este  
15 mismo período las empresas también tuvieron que  
16 pagar cuotas de capital significativas. Al  
17 final del año 2017, Alsacia y Express tenían  
18 aun 424 millones de dólares en deuda por pagar.  
19 Eso fue en el escenario actual.

20 Ahora, en el escenario but-for los expertos  
21 de daños de los demandantes, Brattle, inventan  
22 un escenario en el cual se pagan dividendos

1 debido a flujos de caja adicionales por la suma  
2 de 491 millones de dólares. Sin embargo, los  
3 cálculos de daños de los demandantes son  
4 infundados y erróneos. Los expertos Versant  
5 corrigieron varios de los errores críticos y  
6 determinaron que podría haber ocasionado como  
7 máximo una pérdida de flujo de caja de 144  
8 millones de dólares, y como Versant explica  
9 también en el escenario but-for corregido la  
10 deuda de Alsacia y Express alcanzaría los 306,3  
11 millones de dólares. Versant explicará los  
12 errores críticos en más detalle esta semana.  
13 Ahora quisiera enfocar su atención en dos: la  
14 limitación temporal y el supuesto crédito para  
15 esfuerzos para combatir la evasión.

16 La limitación temporal. De acuerdo con lo  
17 que el doctor Di Rosa ha explicado sobre el  
18 límite temporal del Tratado, los demandantes no  
19 tienen derecho a indemnización por supuestos  
20 daños sufridos previos a la fecha crítica. Y  
21 ahora por cuestiones de tiempo voy a pasar al  
22 siguiente tema. Pero basta decir que los

1 conceptos de la limitación temporal también  
2 aplican a daños.

3 A continuación hago ciertas precisiones  
4 sobre el supuesto crédito por esfuerzos  
5 propios. Por mucho que hablaron los demandantes  
6 esta mañana sobre la evasión, nunca mencionaron  
7 esto. El escenario contrafáctico de los  
8 demandantes incluye flujos de caja adicionales  
9 que se derivan de un supuesto derecho  
10 contractual de aumentos de PPT por sus  
11 esfuerzos por combatir la evasión. Esto no es  
12 correcto.

13 Como los mismos expertos de transporte de  
14 los demandantes, BRT, explican, esta cláusula  
15 permitía a las empresas mantener su PPT actual.  
16 Incluso, si el IPK aumentaba, siempre que ese  
17 aumento en el IPK fuera razonablemente  
18 atribuible a las acciones de las empresas para  
19 reducir la evasión, es decir, en un escenario  
20 donde el PPT debe bajar si el Ministerio  
21 determina que la empresa ha logrado reducir la  
22 evasión, el PPT se mantendrá en vez de bajar.

1 ¿Y qué hacen los demandantes para crear flujos  
2 de caja adicionales en su escenario but-for?  
3 ¿Aplican el crédito y mantienen el PPT en vez  
4 de bajarlo? No, lo suben. Y esto no es nuevo:  
5 han estado argumentado esto ante el DTPM por  
6 años. Versant explicará este tema en más  
7 detalle esta semana, porque esta creación  
8 representa más de un tercio del monto total de  
9 daños que los demandantes solicitan: representa  
10 115 millones de dólares. Eso es sorprendente es  
11 inexcusable.

12 Otro aspecto del escenario but-for de los  
13 demandantes es una suposición errónea que los  
14 demandantes utilizan para sustentar su reclamo  
15 para la indemnización por la supuesta pérdida  
16 de valor de sus acciones. Calculan el supuesto  
17 valor de sus acciones con base en el valor  
18 presente de los supuestos flujos de caja  
19 futuros y en el valor de los bienes raíces de  
20 las terminales de Alsacia y Express. Como  
21 Versant explica, el valor presente de los  
22 flujos de caja futuros de las concesiones es

1 negativo. También la valuación que realiza  
2 Brattle de esas terminales es exorbitante.  
3 Conforme explica Versant, hay muchos otros  
4 indicadores contemporáneos que demuestran un  
5 valor de dichas terminales entre 30 y 40  
6 millones de dólares. [REDACTED]

1 [REDACTED]  
2 [REDACTED]  
3 [REDACTED]  
4 Bajo cualquier circunstancia, aun en el  
5 escenario contrafáctico, el valor de las  
6 empresas al 31 de julio de 2018 era negativo.  
7 En consecuencia, las actuaciones de Chile aun  
8 si pudieran ser consideradas violatorias al  
9 Tratado, no causaron la destrucción del valor  
10 de las acciones de los demandantes. Como deja  
11 en claro los expertos de Versant, aun en el  
12 escenario but-for el aumento de los flujos de  
13 caja no hubiese sido suficiente para llenar la  
14 fosa de deuda que los hermanos Ríos habían  
15 cavado, y por ende, existirían las  
16 circunstancias necesarias para que las empresas  
17 pudieran pagar su deuda y llegar a una posición  
18 de poder pagar dividendos a los hermanos Ríos o  
19 hacer que su equity tenga valor alguno.

20 Les agradezco por su atención y paso el  
21 micrófono a la Subsecretaria Valdivia para  
22 cerrar la presentación de la República de

1 Chile. Gracias.

2 SEÑORA VALDIVIA: Gracias. Muy breve. En  
3 conclusión, señora presidenta del Tribunal y  
4 árbitros: este Tribunal carece de jurisdicción.  
5 Cualquier pérdida que hayan sufrido los  
6 demandantes ha sido causada por las acciones de  
7 los propios demandantes. La conducta de Chile  
8 no constituye una violación de sus obligaciones  
9 bajo el Tratado y el derecho internacional; los  
10 demandantes no tienen derecho a compensación  
11 alguna y los demandantes deben ser condenados  
12 al pago de costas, gastos y honorarios de  
13 abogados y de los expertos de Chile por el  
14 interés solicitado.

15 Muchísimas gracias.

16 PRESIDENTA GABRIELLE KAUFMANN-KOHLER: Ahora  
17 es el momento para preguntas de mis coárbitros,  
18 si las tienen.

19 COÁRBITRO GARIBALDI: Tengo un par de  
20 preguntas para la parte demandante y un par de  
21 preguntas para la parte demandada.

22 Empiezo con la parte demandante. Una de las

1 pretensiones deducidas es por daños y  
2 perjuicios causados por la expropiación o  
3 eliminación de servicios. Ha sido alegado por  
4 parte de la demandada que se ha pagado una  
5 indemnización -- que el gobierno ha pagado una  
6 indemnización por estas actuaciones de 8.5  
7 millones de dólares y que las empresas han dado  
8 finiquito. Mi pregunta al respecto es doble:  
9 primero, si la demandante confirma estas  
10 alegaciones de la demandada y, si es así, y si  
11 mantiene la pretensión por expropiación o  
12 eliminación de servicios, ¿cuál es la base  
13 jurídica de esa pretensión en ese momento?

14 PRESIDENTA GABRIELLE KAUFMANN-KOHLER:

15 Pueden contestar ahora mismo, ¿no?

16 COÁRBITRO GARIBALDI: Sí, sí, claro.

17 SEÑOR SILVA ROMERO: No sé si el  
18 entendimiento es que contestamos ahora o  
19 contestamos en la media hora que dejamos para  
20 el martes próximo.

21 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Para el  
22 último día.

1 SEÑOR SILVA ROMERO: Para poder consultar en  
2 equipo. Quizás el doctor García Represa puede...

3 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pueden hacerlo  
4 ahora, o si prefieren pueden hacerlo ahora y  
5 después regresar al tema en el último día. O  
6 pasa todo al último día.

7 SEÑOR SILVA ROMERO: Perfecto. Bueno,  
8 entonces respondemos el último día. O...

9 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Si quieren voy a  
10 arriesgarme con un inicio de respuesta.

11 SEÑOR SILVA ROMERO: Okay.

12 SEÑOR GARCÍA REPRESA: En cuanto a los  
13 hechos, pregunta si confirmamos. Si recuerdan  
14 en la presentación que hice esta mañana,  
15 ilustré con una filmina precisamente el efecto  
16 de este pago adicional, este flujo que ha  
17 llegado recientemente a la compañía Alsacia, y  
18 que es realmente un incremento del PPT que es  
19 la tarifa que recibe la empresa, justificado  
20 por parte del Estado como pago a la compañía  
21 por el servicio 112 de Alsacia, que es el único  
22 que se le quitó a Alsacia. ¿Mantenemos la

1 pretensión? Sí. ¿Y por qué? Porque no hay -- el  
2 incumplimiento se ha producido, la expropiación  
3 se produjo en el año 2016. Eso sigue ahí. Esa  
4 expropiación fue discriminatoria además de ser  
5 una expropiación.

6 Si nos fijamos en lo que ha sucedido después  
7 en el escenario actual, lo único que ha  
8 sucedido es un aumento de ciertos flujos que no  
9 compensa a los demandantes, son flujos que van  
10 a las compañías. Cuando uno se fija en el  
11 finiquito que mencionan por parte de Chile, hay  
12 al final una cláusula en la que se dice que en  
13 las compañías -- no se dice nada de sus  
14 accionistas, sabiendo que hay el arbitraje en  
15 curso, y se dejó muy claro y expresamente  
16 establecido que las compañías, como es lógico,  
17 no iban a reclamar un incremento del PPT por el  
18 mismo concepto. Eso no es óbice para que el  
19 daño a los demandantes que ya se produjo no  
20 haya sido compensado a través de ese pago.

21 COÁRBITRO GARIBALDI: Okay. Mi segunda  
22 pregunta es referente a la pérdida de

1 oportunidad de negocio. Hay alegaciones y  
 2 prueba en el sentido de que la licitación  
 3 llamada en el año anterior ha sido cancelada,  
 4 dejada sin efecto. Mi pregunta es si y en qué  
 5 medida la parte demandante insiste en su  
 6 pretensión de pérdida del negocio sobre la base  
 7 de esta licitación que ha sido declarada  
 8 desierta y luego retirada.

9 SEÑOR GARCÍA REPRESA: Le confirmo que  
 10 mantenemos la reclamación. Esa pérdida de  
 11 oportunidad existe. Yo creo que hay que  
 12 recordar dos puntos. Primero, estamos hablando  
 13 de un servicio público de transporte. Existe un  
 14 principio de la continuidad del servicio, es  
 15 decir que pase lo que pase, al término de esos  
 16 contratos de concesión se tiene que producir la  
 17 continuidad del servicio.

18 La pretensión, la reclamación que  
 19 presentamos en su momento, es que fuimos  
 20 excluidos de forma discriminatoria de esas  
 21 nuevas licitaciones. Cuando uno mira cómo  
 22 estaban definidas las condiciones se ve

1 claramente que el Estado utiliza los  
 2 indicadores que sabía que teníamos bajos, por  
 3 todo lo que les hemos explicado hoy, para  
 4 excluirnos de esa licitación. Lo que dice ahora  
 5 mismo el Estado es: "No hay una nueva  
 6 licitación, por lo tanto no ha habido pérdida  
 7 de oportunidad." No, no, lo que ha frustrado el  
 8 Estado ha sido esa nueva licitación. La  
 9 oportunidad no nos la ha devuelto.

10 La única manera de devolver la oportunidad  
 11 sería que el Estado afirme que los demandantes  
 12 están habilitados a presentarse a la nueva  
 13 licitación. En lo que estamos ahora mismo y  
 14 podemos desde nuestro punto de vista --  
 15 exponemos por qué lo ha hecho el Estado, lo  
 16 único que se ha producido es que ha puesto en  
 17 suspenso esa licitación. Ha entrado en un  
 18 régimen vamos a decir transitorio, unos podrán  
 19 decir improvisado. Ciertos servicios de  
 20 Alsacia, cuyo contrato acababa en octubre del  
 21 año pasado, fueron prorrogados y terminados  
 22 gradualmente hasta el mes de febrero de este

1 año. Algunos de esos servicios fueron a algunos  
 2 operadores incluidos Express. Express tiene un  
 3 contrato que acaba en julio de 2019 y la  
 4 oportunidad no nos ha sido devuelta puesto que  
 5 no hay ninguna confirmación ni ninguna  
 6 afirmación por parte del Estado de que vamos a  
 7 poder participar en la licitación a partir de  
 8 julio. Como le digo, hay continuidad del  
 9 servicio público, tiene que haber una nueva  
 10 licitación.

11 COÁRBITRO GARIBALDI: Bien, gracias.

12 Tengo algunas preguntas para la parte  
 13 demandada. Respecto de una de las bases -- una  
 14 de las objeciones a la jurisdicción del  
 15 Tribunal, se refiere a la supuesta deficiente  
 16 renuncia a los remedios internos, por así  
 17 decirlos. Y hay -- entiendo los argumentos de  
 18 la demandada para justificar que la renuncia  
 19 que ha hecho la demandante no es suficiente  
 20 para satisfacer los requisitos del Tratado.

21 Mi pregunta es la siguiente: suponiendo que  
 22 la interpretación del Tratado que hace la

1 demandada sea la correcta, en tal caso los  
 2 demandantes deberían haber obtenido de las  
 3 empresas una renuncia a su derecho de  
 4 interponer recursos internos. ¿Correcto? Así  
 5 entiendo que es el argumento.

6 Si es así, me gustaría saber cuál es la  
 7 situación en derecho chileno para los  
 8 accionistas minoritarios de las empresas. Los  
 9 demandantes son dueños del 92 por ciento de las  
 10 acciones de las compañías; hay un 8 por ciento  
 11 de accionistas minoritarios, o accionistas  
 12 minoritarios que son dueños del 8 por ciento de  
 13 las acciones. Y suponiendo que estos  
 14 accionistas sean chilenos, con esa suposición,  
 15 me gustaría saber en qué situación quedan si  
 16 las compañías están obligadas a renunciar a los  
 17 procedimientos internos en conexión con la  
 18 pretensión de los demandantes basada en el  
 19 Tratado. Esa es mi primera pregunta.

20 SEÑOR DI ROSA: Señor Garibaldi: gracias. En  
 21 vista de que es una pregunta específicamente  
 22 sobre derecho chileno, quizás necesitamos un

1 poquito más de tiempo para las consultas...

2 COÁRBITRO GARIBALDI: Okay.

3 SEÑOR DI ROSA: Si le pudiéramos  
4 proporcionar las respuestas un poquito más  
5 tarde, sería ideal.

6 COÁRBITRO GARIBALDI: Okay.

7 Otra pregunta que tengo se refiere al  
8 estándar jurídico del trato mínimo de acuerdo  
9 con el derecho internacional consuetudinario. Y  
10 la pregunta que voy a hacer no tiene nada que  
11 ver con los hechos de este caso, de modo que lo  
12 voy a hacer de manera totalmente abstracta. Yo  
13 entiendo que la defensa de Chile es tanto una  
14 defensa relativa a la interpretación del  
15 estándar, sino también una defensa de hecho.  
16 Pero dejando la defensa de hecho de lado, el  
17 argumento de Chile es que las expectativas  
18 legítimas, expectativas razonables, del  
19 inversionista no deben tenerse en cuenta al  
20 tener en cuenta -- o, mejor dicho, no son parte  
21 del estándar de trato mínimo.

22 Ahora bien, hay una jurisprudencia, una

1 línea jurisprudencial, que está parcialmente  
2 recogida en los casos citados por Chile, que  
3 dice más o menos que -- así: que la cuestión de  
4 si el trato -- estándar del trato mínimo ha  
5 sido violado o no, depende de, en los términos  
6 de la Corte Internacional, si la acción del  
7 Estado (shocks, or at least surprises, a sense  
8 of juridical propriety). Y los casos citados  
9 por Chile tienen variantes de esta fórmula,  
10 pero es una fórmula ampliamente citada. La  
11 pregunta mía es la siguiente: si el Tribunal  
12 adopta una línea jurisprudencial de este tipo,  
13 ¿es posible en la consideración de este  
14 estándar (shocks, or at least surprises, a  
15 sense of juridical propriety) -- ¿Es posible  
16 considerar las expectativas legítimas o  
17 razonables del inversionista? Y noto en este  
18 caso que las expectativas razonables e  
19 inequívocas están mencionadas explícitamente en  
20 el Tratado como parte del concepto de  
21 expropiación. Esa es mi pregunta.

22 SEÑOR GRANÉ LABAT: Gracias, doctor

1 Garibaldi por la pregunta, que ciertamente es  
2 una pregunta que ha sido creo que abordada por  
3 tribunales y académicos, y es -- no es fácil de  
4 abordar en el tiempo que tenemos, sin perjuicio  
5 de que lo hagamos luego más adelante, el último  
6 día.

7 La respuesta preliminar que daríamos sobre  
8 su pregunta es que el Tribunal, al aplicar ese  
9 estándar tan alto que usted ha mencionado,  
10 (shocks, or at least surprises, a sense  
11 of juridical propriety), puede tomar en cuenta  
12 diferentes elementos fácticos, y los elementos  
13 fácticos pueden incluir lo que los demandantes  
14 dicen haber sido su expectativa. Ahora, ese  
15 elemento fáctico tendría que ser evaluado a la  
16 luz de ese estándar tan alto de derecho  
17 internacional que usted ha señalado. Y al tomar  
18 en cuenta ese elemento fáctico, el Tribunal  
19 tendría que dimensionarlo y contrastarlo con el  
20 concepto de expectativa legítima que ha sido  
21 reconocido y aplicado en el contexto de un  
22 estándar autónomo. Es decir, tomar en cuenta la

1 expectativa del inversionista en ese caso  
2 hipotético que usted presenta es diferente a  
3 reconocer la expectativa legítima como un  
4 elemento legal, que es protegido legalmente  
5 bajo el estándar autónomo que, repito, no es un  
6 estándar que aplica en este caso. Y en la  
7 evaluación de ese hecho, de lo que el  
8 demandante pretendía o esperaba, de nuevo, el  
9 estándar legal que debe aplicar el Tribunal es  
10 ese que usted precisamente ha identificado. Es  
11 decir, el título de expectativa legítima deja  
12 de tener el valor que tendría en el contexto  
13 del estándar autónomo que, repito, no aplica en  
14 este caso. Es decir, sería un elemento fáctico  
15 más.

16 Ahora, en la aplicación de ese elemento  
17 fáctico el Tribunal también tendría en ese caso  
18 que reconocer que una expectativa subjetiva del  
19 inversionista no es digno de protección, aun  
20 bajo ese estándar tan alto que usted ha  
21 identificado.

22 Ahora, lo que usted ha mencionado que el

1 Tratado reconoce expectativa inequívoca y  
 2 razonable, eso lo hace en el contexto  
 3 exclusivamente de la protección de expropiación  
 4 bajo el anexo correspondiente, no en el  
 5 contexto del nivel mínimo de trato, que es el  
 6 que ha sido interpretado incluyendo en esta  
 7 línea jurisprudencial que usted ha identificado  
 8 como a lo que (shocks and surprises, a sense  
 9 of juridical propriety).

10 COÁRBITRO GARIBALDI: Shocks or surprises.

11 SEÑOR GRANÉ LABAT: Or surprises.

12 COÁRBITRO GARIBALDI: Y eso me lleva a una  
 13 tercera pregunta, y es la última que le voy a  
 14 hacer. En los memoriales de la demandada en su  
 15 presentación de hoy, hay numerosas menciones a  
 16 estándar alto. En la presentación de la señora  
 17 viceministra la palabra es "estándar altísimo".  
 18 Yo quisiera saber, y ustedes no son los únicos  
 19 que hablan de estándar alto, es casi un cliché.  
 20 Me gustaría saber qué entiende por estándar  
 21 alto y cuál sería un estándar no alto.

22 SEÑOR GRANÉ LABAT: El estándar altísimo,

1 doctor Garibaldi, es el que ha sido descrito  
 2 por la línea jurisprudencial, alguna de la cual  
 3 identificamos en nuestra presentación, pero que  
 4 ciertamente no ha sido exhaustiva. Ese estándar  
 5 que ha sido descrito identifica palabras para  
 6 describir el tipo de conducta que puede ser  
 7 considerado violatoria de ese estándar. Y las  
 8 palabras que se utilizan por la jurisprudencia,  
 9 por la doctrina, creo que es lo que lleva a  
 10 concluir qué es un estándar alto. ¿Por qué?  
 11 Porque requieren no únicamente una conducta que  
 12 pueda ser reprochable en algún nivel, una  
 13 conducta que pueda haber sido incluso  
 14 incorrecta o incluso ilegal. Lo que determina  
 15 que esto sea un estándar alto son los  
 16 calificativos que han utilizado los tribunales  
 17 internacionales para describir qué es lo que se  
 18 considera una conducta violatoria. Y entre esos  
 19 descriptores están algunos de los adjetivos a  
 20 los que me he referido, que es algo que sea  
 21 idiosincrático, algo que sea caprichoso, algo  
 22 que sea manifiestamente arbitrario. Es decir,

1 no es una conducta que puede ser criticada en  
 2 algún nivel, incluso a nivel local. Puede ser  
 3 una conducta ilegal bajo el derecho local y aun  
 4 así estar muy lejos de constituir una violación  
 5 de derecho internacional, justamente porque la  
 6 labor de un Tribunal internacional no es  
 7 ajustar a los Estados a un estándar de  
 8 perfección. Tampoco es la de ajustar a los  
 9 Estados a una conducta que no tenga ningún  
 10 error o que pueda ser criticada en cierto  
 11 nivel. Justamente por ser derecho internacional  
 12 público y por estar establecido un nivel  
 13 mínimo, es decir, que es un piso, se exige que  
 14 los Estados realmente adopten conductas que  
 15 causen este shock a la conciencia judicial.

16 Y el nivel mínimo de trato requerido en este  
 17 caso, como usted bien sabe, doctor Garibaldi,  
 18 habla de los conceptos de trato justo y  
 19 equitativo y protección y seguridad plenas,  
 20 dice que no requieren un tratamiento adicional  
 21 o más allá de aquel exigido por ese nivel. Es  
 22 decir, reconoce que ese nivel bajo derecho

1 internacional público es uno que tiene que ser  
 2 aplicado cuando se evalúa la conducta del  
 3 Estado, pero no como lo haría un Tribunal de  
 4 Apelación sino un Tribunal que está aplicando  
 5 ese nivel que exige realmente una conducta que  
 6 sea chocante, incluso contraria yo diría a  
 7 cuestiones como de justicia natural.

8 COÁRBITRO GARIBALDI: Muchas gracias.

9 SEÑOR GRANÉ LABAT: Perdón, y si puedo -- el  
 10 último comentario de observación en respuesta a  
 11 su pregunta, doctor Garibaldi. Es, recordemos  
 12 que el estándar aplicable en este caso es el  
 13 estándar de derecho internacional  
 14 consuetudinario, que contiene esos dos  
 15 elementos que el Tribunal bien conoce. Y esos  
 16 elementos, como usted bien sabe, no son fáciles  
 17 de establecer. Justamente porque es un estándar  
 18 tan alto tiene que haber una conducta reiterada  
 19 y continua, y tiene que además ser una conducta  
 20 que lleva a un sentimiento de obligación legal,  
 21 de opinio iuris. Y nosotros hemos aportado  
 22 argumentos que demuestran en este caso que no

1 existe esa conducta reiterada de opinio iuris  
 2 en este caso ni tampoco en relación por  
 3 supuesto con expectativas legítimas. Y estos  
 4 elementos del derecho consuetudinario son  
 5 aplicables en este caso expresamente por  
 6 disposición del Tratado mismo, y esto está  
 7 contenido en el anexo 9A que aclara qué es lo  
 8 que entienden los Estados cuando acordaron que  
 9 sus conductas iban a estar sujetas a este nivel  
 10 mínimo de trato bajo derecho internacional  
 11 consuetudinario.

12 COÁRBITRO GARIBALDI: Gracias.

13 COÁRBITRO STERN: Entiendo muy bien el  
 14 español, leo perfectamente, pero no hablo tan  
 15 bien como la presidenta, porque no tengo la  
 16 práctica y estoy un poco tímida. Pero voy a  
 17 intentar hacer algunas preguntas. Pido vuestra  
 18 indulgencia.

19 En primer lugar, vamos a la pantalla 97 de  
 20 los demandantes. En esta pantalla dicen que no  
 21 corresponde a los demandantes demostrar que el  
 22 Estado actuó como ente soberano. E invoca

1 Burlington en la siguiente pantalla, en el  
 2 párrafo 397. No estoy convencida que Burlington  
 3 puede estar invocado para argumentar que no es  
 4 necesario por el Estado actuar como ente  
 5 soberano, porque en el caso Burlington se habló  
 6 precisamente de un acto soberano, precisamente  
 7 dos leyes de tributación. El efecto de la ley,  
 8 la privación sustancial, solamente fue el  
 9 criterio para distinguir impuestos permisibles,  
 10 impuestos confiscatorios, como resulta de los  
 11 párrafos 391 y 395, que voy a leer. El primero:  
 12 "La tributación es una facultad soberana  
 13 esencial del Estado". Y el siguiente: "El  
 14 factor más importante para distinguir entre  
 15 tributación permisible y tributación  
 16 confiscatoria es el efecto del impuesto."

17 Mi pregunta es: ¿tiene usted algunos  
 18 comentarios sobre este problema de la actuación  
 19 del Estado como ente soberano o no? Y, por  
 20 supuesto, invito a Chile también si quiere  
 21 ayudar a lo que dicen esta tarde en este tema  
 22 de la distinción del ente soberano y

1 contractual.

2 SEÑOR SILVA ROMERO: Muy bien. Muchas  
 3 gracias por la pregunta, Profesora Stern, y voy  
 4 a hacer algunos comentarios, sin perjuicio de  
 5 que podamos desarrollar si es necesario estos  
 6 comentarios el martes.

7 El primer comentario que yo tendría es que  
 8 el anexo 9.C, que vemos en esta diapositiva  
 9 número 97, habla de acto gubernamental. Ese es  
 10 el texto, esa es la expresión que se utiliza en  
 11 el Tratado. En ningún momento se dice que los  
 12 actos del Estado tienen que ser el ejercicio de  
 13 una potestad soberana o tienen que ser el  
 14 ejercicio de una prerrogativa exorbitante, o  
 15 que el Estado debe actuar iure imperii. Eso no  
 16 se dice en el Tratado.

17 Segundo comentario, alguna jurisprudencia  
 18 quizás utiliza esa distinción, pero esa es una  
 19 distinción que debo decir, con todo respeto, no  
 20 aparece en los tratados. A mi modo de ver es  
 21 una distinción que han introducido ciertos  
 22 tribunales arbitrales en sus decisiones que

1 equivalen a reescribir los tratados. Lo que  
 2 cuenta, y es el tercer comentario, cuando se  
 3 está analizando si existe o no expropiación, es  
 4 independientemente de los actos y de su  
 5 naturaleza que hayan sido comentados por el  
 6 Estado, es si esos Estados -- estos actos,  
 7 perdón, tomados en su conjunto han destruido o  
 8 no el valor económico de la inversión. Y lo que  
 9 nosotros decimos -hemos demostrado en este  
 10 caso- es que las omisiones y acciones del  
 11 Estado de Chile han destruido ese valor  
 12 económico de la inversión de los demandantes.

13 Cuarto y último, y ex abundante cautela, si  
 14 ustedes observan lo que ha ocurrido en este  
 15 caso y ven, por ejemplo, decisiones que se han  
 16 tomado por el Estado, y, sobre todo, acciones  
 17 que no han sido emprendidas por el Estado, son  
 18 acciones que el Estado solo podría emprender  
 19 como ente soberano. Por ejemplo, les hemos  
 20 comentado cómo hasta el 2017 se han adoptado  
 21 ciertas leyes sobre el tema de la evasión. Una  
 22 ley solo la puede emitir un Estado soberano, y

1 esa omisión pues equivale a la omisión del  
2 Estado chileno en tanto en cuanto Estado  
3 soberano.

4 Y no me llegan en este momento otros  
5 ejemplos a la cabeza, pero elaboraremos en  
6 ellos para que ustedes vean que el Estado de  
7 Chile ex abundante cautela también ha dejado de  
8 actuar como debía, es decir, como soberano con  
9 relación a ciertos temas. Lo que quiero decir  
10 para concluir es que incluso si asumiéramos que  
11 ese es el test, el que la profesora Stern  
12 menciona, yo creo que en los hechos de este  
13 caso encontramos prueba de que la expropiación  
14 ha ocurrido por la omisión de ciertos actos que  
15 el Estado chileno tenía que emprender como  
16 Estado soberano.

17 COÁRBITRO STERN: En cuanto a la distinción,  
18 no hace una distinción muy clara. ¿Dicen, por  
19 ejemplo, que si un Estado no paga un precio  
20 bajo un contrato puede ser una expropiación?

21 SEÑOR SILVA ROMERO: No creo haber dicho eso  
22 de ninguna manera. Aquí, si usted observa,

1 profesora Stern, los hechos de este caso...

2 COÁRBITRO STERN: No, en general.

3 SEÑOR SILVA ROMERO: No, en general, no. Yo  
4 no diría que eso es una expropiación.

5 COÁRBITRO STERN: Muchas gracias.

6 SEÑOR GRANÉ LABAT: Muchas gracias,  
7 profesora Stern por la pregunta.

8 Nosotros enfatizaríamos en respuesta a su  
9 pregunta en primer lugar que el anexo 9.C  
10 justamente identifica y esto es la voluntad de  
11 los Estados expresadas en el tratado de un  
12 instrumento de derecho internacional que el  
13 carácter de la acción gubernamental debe ser  
14 tomado en cuenta a la hora de determinar si  
15 existe una expropiación indirecta. Y esto está,  
16 de nuevo, en el anexo 9.C, párrafo 3,  
17 subpárrafo A3. Ahora, el abogado de los  
18 demandantes ha hecho énfasis en la palabra  
19 "acción gubernamental", nótese que no ha hecho  
20 énfasis para nada en la palabra que lo  
21 antecede, que es el carácter. Es decir, lo que  
22 está llamando a ser el Tratado es que se

1 analice en qué carácter ha actuado el gobierno.  
2 No puede negarse, es un hecho que el Estado es  
3 parte del contrato, pero está actuando en una  
4 capacidad que tendría que ser tomada en cuenta  
5 a la hora de determinar si ha existido o no esa  
6 expropiación. Y nosotros argumentamos que la  
7 conducta o el carácter de la conducta  
8 expresada, por ejemplo, en el DTPM es más el  
9 carácter de una parte contractual, aplicando  
10 las cláusulas contractuales.

11 Con respecto a la referencia a Burlington,  
12 efectivamente, profesora Stern, Chile concuerda  
13 que Burlington no es una autoridad legal que  
14 pueda ser utilizada y citada en el contexto de  
15 esta discusión, entendiendo que el carácter  
16 gubernamental es importante para determinar si  
17 puede constituirse o no una expropiación. Y  
18 nosotros explicamos en el párrafo 966 de  
19 nuestra Dúplica, refiriéndonos precisamente al  
20 caso Burlington, señalamos que en su  
21 argumentación los demandantes no han tomado en  
22 cuenta que el caso Burlington explicó que al

1 determinar las pruebas de la expropiación los  
2 Tribunales Internacionales generalmente han  
3 aplicado el test de los efectos únicos y se  
4 centran en la privación sustancial, pero  
5 también señalamos que eso se lleve a un caso  
6 referido y citamos párrafo 966, específicamente  
7 al estándar aplicable a la tributación  
8 expropiatoria. Y eso es cita a Burlington,  
9 sección 3.2.3, autoridad legal CL-33. Es decir,  
10 coincidimos profesora Stern en que lo que  
11 estaba analizando ese Tribunal en Burlington se  
12 refería a tributación expropiatoria, que bajo  
13 cualquier óptica constituye una acción de  
14 Estado en potestad ius imperii, no como una  
15 parte contractual.

16 COÁRBITRO STERN: Muchas gracias.

17 En segundo lugar, vamos a la pantalla 99.  
18 Tenga una interrogación general sobre los  
19 estándares de protección aplicables a las  
20 inversiones. En esta pantalla dicen que la  
21 protección bajo el nivel mínimo de trato, y el  
22 trato justo y equitativo es sustancialmente la

1 misma. Pero -- Ah, no, no es esta. Okay. No, mi  
2 pregunta es sobre -- un minuto -- es sobre el  
3 estándar, el otro estándar, de plena protección  
4 y seguridad.

5 Creo que los demandantes estamos de acuerdo  
6 que los actos de evasión y de vandalismo no  
7 están actos del Estado, pero actos de terceros.  
8 Un análisis de una serie de tribunales es que  
9 el estándar de plena protección y seguridad es  
10 una obligación reservada a aquellos casos en  
11 que los actos impugnados no puedan por sí  
12 atribuirse al Estado, sino a un tercero. Por la  
13 evasión y el vandalismo creo que estamos en  
14 esta situación. Y sabemos que el estándar de  
15 plena protección y seguridad es una obligación  
16 de medidas, no una obligación de resultado. Se  
17 entiende como el deber del Estado de adoptar  
18 las medidas razonables dentro de sus  
19 posibilidades para proteger las inversiones.

20 Mi pregunta después es: ¿no es este estándar  
21 más relevante que el estándar de trato justo y  
22 equitativo por la evaluación de los actos del

1 Estado sobre la evasión y el vandalismo? La  
2 pregunta es para las dos partes.

3 SEÑOR SILVA ROMERO: Gracias, nuevamente,  
4 por la pregunta, profesora Stern.

5 Lo que el demandante ha hecho es formular  
6 las cuatro pretensiones que mencioné. Entre  
7 ellas alegamos que efectivamente el estándar de  
8 la protección y seguridad plenas no ha sido  
9 respetado por Chile. Y decimos que no ha sido  
10 respetada porque Chile no ha cumplido con sus  
11 obligaciones; y aquí no cabe ninguna duda como  
12 Estado soberano de proteger a los ciudadanos  
13 contra estos fenómenos del vandalismo y la  
14 evasión.

15 Hemos visto con curiosidad que solo  
16 recientemente se están promulgando leyes en  
17 Chile sobre estos temas que han debido ser  
18 promulgadas, esperaríamos nosotros, hacia el  
19 2011. Entonces, ciertamente es un estándar  
20 relevante para las alegaciones que estamos  
21 haciendo en este caso.

22 No quiere decir que los otros estándares no

1 sean también relevantes de acuerdo con la  
2 posición que nosotros hemos mencionado.  
3 Nosotros pensamos que esa conducta del Estado  
4 también ha violado las expectativas legítimas  
5 de nuestros clientes. También pensamos que esas  
6 conductas han sido arbitrarias; y también  
7 pensamos que esas conductas son parte de las  
8 omisiones del Estado chileno, que han  
9 conllevado la expropiación indirecta de la  
10 inversión de los demandantes.

11 COÁRBITRO STERN: Invito también a Chile a  
12 expresar su opinión sobre el estándar de plena  
13 protección, porque, si no me equivoco, no  
14 entiendo nada en la presentación de hoy.

15 SEÑORA VALDIVIA: Sí.

16 COÁRBITRO STERN: Me equivoco.

17 SEÑOR GRANÉ LABAT: Muchas gracias. Pido  
18 disculpas por haber tenido que pasar tan rápido  
19 por esa parte, pero agradezco la oportunidad de  
20 quizás ahondar un poco sobre lo que ya hemos  
21 dicho en nuestros escritos. El punto de partida  
22 es, profesora Stern, como usted bien indica,

1 este estándar de protección y seguridad plena  
2 bajo derecho internacional es un estándar que  
3 no exige una responsabilidad objetiva por el  
4 Estado. Lo que exige más bien es que el Estado  
5 tome medidas razonables y de debida diligencia  
6 para prevenir que actos de terceros, como usted  
7 bien ha señalado, es el caso del vandalismo y  
8 evasión, no afecten a la inversión de un  
9 inversionista al nivel que pueda constituir una  
10 violación de derecho internacional. Un par de  
11 observaciones con respecto a eso. Lo primero es  
12 que este estándar de protección y seguridad  
13 plena bajo el Tratado está nuevamente atado al  
14 nivel mínimo de trato bajo derecho  
15 internacional consuetudinario, lo cual enfatiza  
16 nuevamente que ese es un estándar alto. La  
17 jurisprudencia creo que es pacífica en este  
18 sentido al reconocer que eso no significa que  
19 el Estado deba de garantizar que los actos de  
20 terceros no van a afectar la inversión. Y en  
21 ese sentido cito como ejemplo, porque hay  
22 muchos, el caso de AAPL contra Sri Lanka que ha

1 sido citado también por otros Tribunales  
2 incluyendo Feldman. Dice: (En inglés) "The State  
3 into which an alien has entered is not an  
4 insurer or guarantor of his security, it does  
5 not and could not hardly be asked to, accept  
6 responsibility for all injuries to foreigners".

7 (En español) Lo que ha reconocido la  
8 jurisprudencia, y hay muchos casos que podemos  
9 citar, es que el Estado anfitrión debe nada más  
10 realizar esfuerzos razonables para proteger la  
11 inversión. Se pueden citar, por ejemplo,  
12 Azurix, Vivendi, CSOB, CMI y la lista continúa  
13 y el Tribunal la conoce muy bien. Creemos  
14 nosotros, en este caso, que la prueba que está  
15 acreditada en el expediente demuestra que el  
16 Estado ha tomado esas acciones razonablemente  
17 dentro de sus capacidades para lidiar con el  
18 fenómeno de la evasión y del vandalismo, que es  
19 un fenómeno que Chile no niega existe. Pero los  
20 esfuerzos continuos que ha realizado el Estado  
21 desde el inicio de esta concesión y hasta la  
22 fecha demuestran que el Estado ha cumplido con

1 ese estándar. Y esos esfuerzos han tenido un  
2 impacto positivo en la reducción del vandalismo  
3 y también en temas de evasión.

4 Espero, profesora Stern, que haya respondido  
5 a su pregunta.

6 COÁRBITRO STERN: Muchas gracias.

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿No tienes más  
8 preguntas? Sí, yo no tengo preguntas en este  
9 momento; no significa que no tengo preguntas.  
10 (Risas.) Pero me interesa ahora escuchar a los  
11 testigos y expertos y después volveremos con  
12 preguntas. Siempre hay preguntas, sí.

13 Bien, ¿podemos ahora tomar 10 minutos de  
14 pausa y organizarnos para el interrogatorio del  
15 primer testigo, que va a ser el señor Ferrer?  
16 ¿Eso es?

17 SEÑOR SILVA ROMERO: Por supuesto. Ya está  
18 acá.

19 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien.

20 (Pausa para el café.)

21 INTERROGATORIO AL TESTIGO  
22 JOSÉ MANUEL FERRER FERNÁNDEZ

1 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Buenas tardes,  
2 señor. Bienvenido.

3 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Muy buenas tardes,  
4 señora presidenta.

5 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Para la  
6 transcripción, ¿nos podría usted confirmar que  
7 es usted José Manuel Ferrer Fernández?

8 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Sí, correcto.

9 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Se desempeña  
10 como director de Express en la situación  
11 actual?

12 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Correcto.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Y también como  
14 director ejecutivo del grupo automotriz  
15 Cordillera?

16 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Correcto.

17 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Nos entregó dos  
18 declaraciones escritas en este arbitraje. La  
19 primera del 9 de febrero de 2008 y la segunda  
20 del 19 de octubre del mismo año.

21 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Correcto.

22 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Como testigo en

1 este arbitraje, tiene el deber de decir la  
2 verdad y solo la verdad. ¿Puede, por favor,  
3 confirmar que esa es su intención, leyendo la  
4 declaración de testigo que se encuentra en la  
5 mesa?

6 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Declaro  
7 solemnemente, por mi honor y conciencia que  
8 diré la verdad, toda la verdad y solo la  
9 verdad.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias. Así  
11 sabe cómo procederemos. Primero tendrán algunas  
12 preguntas de los abogados de la demandante y  
13 después pasaremos a los letrados de la  
14 República de Chile.

15 Señora Stein.

16 SEÑORA STEIN: Muchas gracias, señora  
17 presidenta.

18 Señor Ferrer, buenos días.

19 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Buenas tardes. Me  
20 dijeron que diga la verdad.

21 (Risas.)

22 P: Buenas tardes entonces.

1 Señor Ferrer, como acaba de indicar la  
2 presidenta, usted ha presentado en este  
3 arbitraje dos declaraciones testimoniales, y  
4 están en la mesa. Quería -- si puede mirarlos  
5 rápidamente para que se pueda ver que las dos  
6 están en un mismo bundle.

7 R: Sí, están.

8 P: Y, señor Ferrer, ¿Quisiera usted hacer  
9 alguna corrección en relación con lo señalado  
10 en las dos declaraciones testimoniales?

11 R: Sí, me gustaría poder hacer algunas  
12 pequeñas correcciones de fechas, que tienen que  
13 ver con mi vinculación con Alsacia en el primer  
14 período, donde señalé en mi declaración que el  
15 período en el que fui gerente financiero de  
16 Alsacia fue entre 2007 hasta 2008. Quisiera  
17 aclarar que fue solamente hasta finales de  
18 2007. Y director de la compañía a partir de esa  
19 fecha hasta finales del 2008.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Se refiere al  
21 párrafo 4?

22 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Sí, perdón el

1 párrafo 4. En el primer punto.

2 Y el segundo punto del mismo párrafo 4, en  
3 el regreso como director de Alsacia ocurrió el  
4 último mes del año 2012. Por lo tanto, debería  
5 haber señalado, fue a finales del 2012.

6 No tengo ninguna otra aclaración.

7 SEÑORA STEIN: Okay. Entonces, señor Ferrer,  
8 ¿ratifica usted entonces el contenido del resto  
9 de sus dos declaraciones testimoniales?

10 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Sí, las confirmo.

11 P: Gracias.

12 Señor Ferrer: tengo unas preguntas para  
13 usted. Señor Ferrer: en su segunda declaración  
14 usted testificó sobre las supuestas  
15 deficiencias en la emisión de bonos de 2011.  
16 ¿Correcto?

17 R: Sí, correcto.

18 P: Y usted en su segunda declaración indica  
19 que las compañías no pudieron financiar su  
20 deuda en moneda local, pesos chilenos, a pesar  
21 de que esto hubiese sido lo ideal. ¿Cierto?

22 R: Es así, correcto.

1 P: Y ahora voy a leer parte del párrafo 255  
2 de la dúplica de Chile, en la que Chile hace  
3 referencia a esta afirmación. Chile dice, y  
4 cito: "Price demuestra que otras compañías  
5 lograron exitosamente emitir bonos en la Bolsa  
6 chilena por montos significativos, y alrededor  
7 del mismo tiempo de la emisión de Alsacia. Esas  
8 emisiones solo se lograron con intereses  
9 menores al 8 por ciento de los bonos emitidos  
10 por Alsacia". Por ejemplo, COPEC logró emitir  
11 bonos equivalentes a 400 millones de dólares  
12 americanos con un interés de 4.25 por ciento,  
13 casi la mitad de los intereses de Alsacia.  
14 Adoptar este método de financiamiento hubiera  
15 evitado: A, riesgo en fluctuaciones monetarias  
16 entre el dólar y el peso chileno; B, intereses  
17 más altos; y C, costos.

18 ¿Puede usted por favor explicar cuál es su  
19 punto vista sobre el método de financiamiento  
20 sugerido por Chile en este párrafo?

21 R: Sí.

22 Estoy de acuerdo con parte de lo que se

1 dijo. Estoy de acuerdo en la medida de que  
2 Alsacia hubiese podido financiar -- refinanciar  
3 la deuda que mantenía y financiar el monto que  
4 se utilizó para la compra de Express en las  
5 mismas condiciones que lo hizo COPEC en el  
6 mercado nacional, hubieran tenido -- las  
7 empresas no hubieran estado enfrentadas a un  
8 riesgo de fluctuación cambiaría por razones  
9 evidentes. Era moneda local, la misma  
10 denominación de moneda que los ingresos del  
11 contrato de concesión y los gastos del contrato  
12 de concesión. Y que los --pero no que los  
13 intereses hubiesen sido muy diferentes.

14 No obstante, estoy en completa diferencia, o  
15 con una opinión sobre la base de comparación.  
16 COPEC es la principal empresa en Chile en  
17 capitalización bursátil. Tiene un market cap  
18 sobre twenty billion dollars. Es un grupo, un  
19 conglomerado de empresas de distintos sectores.  
20 En algunos de los sectores es un player de  
21 calibre mundial, incluyendo top 1 o top 2 en  
22 sector forestal como el principal exportador de

1 pulpa de celulosa. Es una empresa de 80 años de  
2 historia, es vinculada al principal grupo -- a  
3 uno de los principales grupos empresariales en  
4 Chile.

5 Tiene una larga historia. Generó sobre -- en  
6 el 2010, probablemente el año más cerca a la  
7 fecha de la emisión de bono Alsacia, casi 10.5  
8 billones de dólares de ingresos. Tuvo un EBITDA  
9 cercano a 2.000 millones de dólares. Es un  
10 emisor recurrente, muy conocido en los mercados  
11 de capitales de Chile y muy apetecido el punto  
12 de vista de nombres, riesgo, sobre todo de los  
13 inversionistas institucionales como los fondos  
14 de pensión. Se debe financiar muy cercano al  
15 costo de financiamiento del Gobierno de Chile.  
16 Así de reconocido. Y tiene un rating de  
17 investment grade del más alto en el mercado  
18 local. Así que la base de comparación no me  
19 parece que es correcta. Y evidentemente haber  
20 tenido acceso a esas condiciones, las empresas  
21 se hubiesen financiado en el mercado local,  
22 situación que no era posible. Era imposible.

1 P: Tengo una última pregunta por el momento.

2 En el párrafo 258 de la dúplica, Chile hace  
3 referencia al hecho de que bonistas  
4 institucionales sofisticados decidieran  
5 invertir en los bonos de las compañías en 2011.  
6 Según Chile, y leo: "Los bonistas  
7 institucionales sofisticados a los que hacen  
8 alusión los demandantes invierten en bonos de  
9 diferentes perfiles de riesgo para obtener un  
10 portafolio de inversiones balanceado, modern  
11 portfolio theory". Por lo tanto, asumir que el  
12 interés de estas entidades financieras es  
13 sinónimo de confianza en la estructura  
14 financiera y operacional de Alsacia y Express  
15 es, en el mejor de los casos, especulativo.

16 ¿Puede, por favor, exponer su punto de vista  
17 sobre la referencia al modern portfolio theory  
18 que hace Chile en este párrafo?

19 R: Sí, la verdad es que este párrafo trata  
20 de varios temas, incluyendo la mención del  
21 modern portfolio theory.

22 Según entiendo, y la verdad es que hace

1 tiempo que no me refresco con conocimiento de  
2 esta materia en específico, pero la teoría de  
3 porfolio moderno, modern portfolio theory,  
4 trata sobre cómo tener el mejor -- la mejor  
5 relación de riesgo retorno en una cartera de  
6 inversión, buscando que esa cartera de  
7 inversión esté lo más cerca posible a la curva  
8 en una frontera eficiente de inversión. No  
9 habla de invertir en papeles basura; no habla  
10 de tomar riesgos innecesarios; no habla de no  
11 hacer el análisis crediticio adecuado, sobre  
12 todo instituciones de un perfil de  
13 inversionistas conservador, como son empresas  
14 como Pacific Life que tienen como clientes  
15 principalmente a fondos de pensiones retirados  
16 que necesitan de la estabilidad de los flujos  
17 para garantizar las pensiones y los productos  
18 que venden.

19 Por el lado del activo tienen una obligación  
20 de largo plazo, y necesitan un calce perfecto  
21 sin riesgo, o con muy bajo nivel de riesgo,  
22 para poder hacer frente a esas obligaciones en

1 el futuro.

2 La verdad que la calidad del grupo de  
3 inversionistas que suscribió el libro de la  
4 colocación de Alsacia fue impresionante. A mí  
5 me tocó no durante la emisión, pero sí  
6 posteriormente, relacionarme con la mayoría o  
7 con todo ellos, sobre todo con todos los  
8 principales bonistas, y fue -- confirmaron el  
9 análisis riguroso, el interés por la empresa,  
10 el conocer el riesgo.

11 La palabra "especulación" aquí no tiene el  
12 espacio, no tiene lugar. Los inversionistas no  
13 fueron especuladores, ellos hicieron su  
14 trabajo; las agencias clasificadoras hicieron  
15 su trabajo; el rating que recibió la empresa  
16 para su colocación fue un rating muy cercano a  
17 investment grade. No sé si todos conocen el  
18 mercado de capitales americano, pero el mercado  
19 de capitales americano, es como saben el  
20 mercado más líquido del mundo. En el mercado de  
21 below investment grade o high yield es un  
22 mercado cercano a los 2.5 trillones de dólares

1 y en los últimos años ha experimentado una tasa  
2 de default, en su totalidad el mercado de high  
3 yield, menor a 2 por ciento, cercano a 2 por  
4 ciento.

5 Por lo tanto, un emisor que pasa por un  
6 proceso de evaluación por dos de las más  
7 prestigiosas agencias clasificadoras, que las  
8 clasifican casi a nivel de investment grade, no  
9 veo cómo se puede calificar de especuladores a  
10 quienes invirtieron en la emisión. También  
11 hicieron su trabajo dos de los principales  
12 bancos de inversión a nivel mundial, Bank of  
13 America, Merrill Lynch y Credit Suisse, perdón,  
14 JP Morgan. El trabajo que hacen es un trabajo -  
15 - yo los conozco muy bien, me tocó hacer muchas  
16 de estas operaciones cuando trabajé en banca de  
17 inversión en Nueva York, en Chase Manhattan,  
18 Citigroup y PainWebber -- solamente tengo  
19 PainWebber en mi experiencia, pero me tocaron  
20 muchas operaciones de mercados de capitales.

21 El trabajo que se hace es un trabajo  
22 sumamente detallado, riguroso, aquí hay un tema

1 reputacional de por medio, es la reputación y  
2 la responsabilidad de los agentes colocadores  
3 frente a sus clientes, y estas empresas, estos  
4 bancos de inversión se deben a sus clientes.

5 Por lo tanto, no -- se toma muy en serio el  
6 tipo de emisor que traen al mercado. Los  
7 nombres con los quien trabajan hacen un  
8 análisis muy riguroso de las empresas y sus  
9 accionistas.

10 Por lo tanto, la palabra "especuladores" no  
11 tiene un espacio -- un espacio en esta  
12 conversación, y tampoco -- la verdad es que  
13 tampoco me sorprende.

14 P: Gracias.

15 Antes de pasar el testigo a la contraparte,  
16 quería solamente anunciar para el expediente la  
17 presencia de nuestro colega el doctor Ricardo  
18 Escobar, de Bofill Escobar Silva Abogados, que  
19 llegó hace una hora.

20 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Buenos tardes,  
21 señor.

22 (Risas)

1 SEÑOR ESCOBAR: Buenos días.

2 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Un poco tarde,  
3 pero...

4 SEÑORA STEIN: Gracias. Y ahora le paso el  
5 testigo a la contraparte.

6 Muchas gracias.

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias. Señor  
8 Di Rosa por favor.

9 SEÑOR DI ROSA: Gracias, señora presidenta.

10 Señor Ferrer: soy Paolo Di Rosa, soy socio  
11 de Arnold & Porter, y abogado de la República  
12 de Chile en este arbitraje. Le estoy haciendo  
13 las preguntas del contrainterrogatorio.

14 Antes de comenzar quisiera pedirle que  
15 cuando yo le hago una pregunta, que usted  
16 espere hasta que yo termine la pregunta antes  
17 de contestar, porque tenemos estenógrafos y por  
18 lo tanto no nos podemos superponer.

19 Yo voy a tratar de hacer lo mismo de mi  
20 lado, de no hablar cuando usted está hablando.

21 Usted acaba de hacer unas correcciones a sus  
22 declaraciones testimoniales relativas a las

1 fechas. Entonces, quería simplemente para que  
2 tengamos clara la película, que nos confirme de  
3 qué fecha a qué fecha actuó inicialmente como  
4 gerente financiero de Alsacia.

5 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Trabajé como gerente  
6 financiero de Alsacia durante el 2007, a  
7 comienzos de 2007. El mes no lo recuerdo, pero  
8 fue durante el primer trimestre de 2007.

9 P: ¿Y cuándo se fue? ¿Hasta cuándo?

10 R: Hasta fines del 2008, cercano al final,  
11 el mes de diciembre del 2008.

12 P: Okay.

13 ¿Y el trabajo como gerente financiero de  
14 Alsacia era un trabajo de tiempo completo? ¿No?  
15 De full time.

16 R: Correcto.

17 P: Y luego indicó también en su declaración  
18 testimonial, la primera, que entre 2008 y 2011  
19 usted actuó como director financiero regional  
20 para América Latina y el Caribe de la compañía  
21 de seguros AIG. ¿Correcto?

22 R: Correcto.

1 P: ¿Y se acuerda cuándo comenzó ese trabajo  
2 en AIG?

3 R: Comenzó a fines del 2008 -- comenzó  
4 durante el 2008 durante el primer trimestre de  
5 2008, antes de que empezara, recuerdo bien,  
6 porque fue antes de que empezara la crisis  
7 financiera que terminó golpeando a AIG de forma  
8 muy importante.

9 P: ¿Y ese también era un trabajo de tiempo  
10 completo?

11 R: Correcto.

12 P: Entonces, por un trecho de unos -- entre  
13 siete y nueve meses tuvo dos trabajos de tiempo  
14 completo, porque me acaba de decir que estuvo  
15 hasta diciembre del 2008 como gerente  
16 financiero de Alsacia en un trabajo full time.  
17 Y luego en el primer trimestre del 2008, aceptó  
18 otro trabajo full time con AIG.

19 ¿Cómo pudo manejar los dos trabajos?

20 R: No, lo que le indiqué y según corregí en  
21 mi declaración, trabajé durante el 2007 como  
22 gerente financiero en Alsacia y eso fue una

1 dedicación full time. Después asumí a fines de  
2 2007 como director de Alsacia. No era un  
3 trabajo full time, era un trabajo de director;  
4 era un trabajo que no requería la dedicación de  
5 tiempo completo.

6 P: Ah, okay. Entonces, está corrigiendo su  
7 respuesta anterior, ¿no? Porque yo le había  
8 preguntado de qué fecha a qué fecha estuvo como  
9 gerente financiero de Alsacia y me dijo entre  
10 el 2007 y finales de -- diciembre del 2008.

11 R: Me disculpa.

12 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Cuándo se  
13 terminó su desempeño como gerente de financiero  
14 de Alsacia? ¿En qué mes?

15 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: 2007, diciembre.

16 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Ah, diciembre.  
17 2007. Gracias.

18 SEÑOR DI ROSA: Usted indicó que viajaba  
19 mucho con su trabajo en AIG. ¿Correcto?

20 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Correcto.

21 P: Y fue como consecuencia del hecho que  
22 viajaba mucho que no tenía suficiente tiempo

1 para prestar adecuada atención a su labor en  
2 Alsacia mientras trabajaba para AIG. ¿Correcto?

3 R: En parte por ese factor, y en parte  
4 también porque después tuvimos restricciones de  
5 participar en directorios externos.

6 P: Entonces fue también por esa razón que  
7 usted dejó su puesto en Alsacia. Entiendo que  
8 esto fue a finales de 2007, ¿no? ¿O en el 2008?  
9 Perdón la confusión.

10 R: Fue en el -- finales del 2008. Corregí en  
11 mi declaración que había sido a finales del  
12 2008.

13 P: Ya.

14 Quisiera hacerle un par de preguntas sobre  
15 el párrafo 10 de su primera declaración -  
16 entiendo que la tiene en frente, si quiere  
17 mirarla-.

18 En un momento dado usted dejó Alsacia, como  
19 indicó, y posteriormente regresó. ¿Correcto?

20 R: Sí, correcto. Posteriormente regresé a  
21 fines del 2012.

22 P: ¿Y nuevamente como gerente financiero?

1 R: No, regresé como director de Alsacia.

2 P: ¿Y se acuerda exactamente cuándo fue eso?

3 R: Diciembre de 2012.

4 P: Entonces en este párrafo 10 donde dice  
5 inicio de 2013, debiera ser diciembre del 2012.  
6 ¿Correcto?

7 R: Correcto.

8 P: Y aquí en ese párrafo, en esa partecita  
9 ahí dice: "Inicios de 2013 -que ahora es  
10 diciembre de 2012- los accionistas de las  
11 compañías me contactaron nuevamente para volver  
12 en el rol de director". ¿Se acuerda exactamente  
13 quién se comunicó con usted?

14 R: Sí. El señor Carlos Ríos.

15 P: Ya. ¿Y le indicó que las compañías -- el  
16 señor Ríos le indicó a usted que las compañías  
17 no estaban operando según lo esperado y se  
18 dirigían a una crisis financiera? ¿Correcto?

19 R: No.

20 P: Esto que dice aquí usted lo estoy leyendo  
21 textualmente. Dice: "Las compañías no estaban  
22 operando según lo esperado y se dirigían hacia

1 una crisis financiera."

2 R: No fueron las palabras que utilizó Carlos  
3 Ríos para describir la situación.

4 P: ¿Entonces esta es la impresión que usted  
5 tenía cuando él se comunicó con usted?

6 R: Por el recuerdo que tengo de esa  
7 conversación, que francamente no la tengo tan  
8 presente, es que sí me expresó su preocupación  
9 por el desempeño -- por el cumplimiento  
10 financiero y las obligaciones relacionadas con  
11 el bono y obligaciones financieras en general.

12 P: Entonces sí le expresaron una inquietud -  
13 - el señor Ríos le expresó una inquietud sobre  
14 la cuestión de los acreedores de las compañías.

15 R: Sí, sobre la situación financiera  
16 general. Sin utilizar la palabra "crisis."

17 P: ¿Y es por eso que dice en la oración  
18 siguiente: "Los accionistas estaban muy  
19 preocupados por no poder cumplir el convenio  
20 con los acreedores de las compañías" al final  
21 del párrafo?

22 R: Sí, estaban preocupados, estaban

1 anticipando ciertas tendencias de lecturas de  
2 desempeño, de funcionamiento del nuevo contrato  
3 de concesión.

4 P: Ya. Y el señor Ríos le manifestó ciertas  
5 inquietudes sobre la situación financiera de la  
6 empresa, aunque me dice ahora que no utilizó la  
7 palabra "crisis". ¿Se acuerda más o menos en  
8 qué términos expresó la inquietud?

9 R: Era una preocupación general. Sin ser  
10 específico en cifras, en tiempos esperados de  
11 enfrentar problemas. Sí era una preocupación  
12 general donde no estaban coincidiendo los  
13 ingresos que las empresas esperaban obtener  
14 bajo el nuevo contrato de concesión y lo que se  
15 habían obtenido durante ese primer año de  
16 operación del contrato.

17 P: ¿Y el señor Ríos le indicó o le explicó  
18 el motivo por el cual estaban teniendo esos  
19 problemas?

20 R: Seguramente me lo indicó. El recuerdo que  
21 tengo es que se habló sobre validaciones, se  
22 habló sobre evasión; se habló sobre los temas

1 generales, que son los básicos de la operación  
2 de la empresa. Pero principalmente recuerdo que  
3 tenían que ver con los ingresos, con las  
4 expectativas de ingresos y el no recibir los  
5 ingresos esperados.

6 También mencionó temas de desempeño  
7 operacional en términos generales, que ninguno  
8 me sorprendió, conociendo la empresa y cómo  
9 funcionaba tanto la empresa como el resto de la  
10 industria: temas relacionados con recursos  
11 humanos, con conductores, con escasez de mano  
12 de obra para conductores, con fortalecimiento  
13 de áreas de mantenimiento. Pero la principal  
14 preocupación tenía que ver con la generación de  
15 ingresos.

16 P: Que a su vez se debían a estos temas que  
17 me acaba de indicar, ¿o no?

18 R: No.

19 P: ¿Y a qué se debían entonces?

20 R: No. Lo segundo que le expliqué tiene que  
21 ver con los costos de operación.

22 P: Los costos de operación. ¿Pero esos eran

1 atribuibles a todos estos factores que me acaba  
2 de indicar o no?

3 R: Los costos de operación de alguna forma  
4 involucraban estos factores. Como usted sabe,  
5 las empresas para funcionar necesitan  
6 conductores; las empresas también para sus  
7 operaciones de mantenimiento necesitan equipos  
8 de mantención.

9 Por lo tanto, sí son parte de la ecuación de  
10 costos de la operación de la empresa.

11 P: Ya.

12 Una pregunta final con relación a las  
13 cuestiones temporales. Indicó que se reintegró  
14 en diciembre de 2012. ¿Correcto? A Alsacia.

15 R: Correcto.

16 P: E indicó también que se comunicó con  
17 usted el señor Ríos. ¿Cuándo fue que se  
18 comunicó con usted el señor Ríos? ¿Usted se  
19 integró -- se reintegró a Alsacia  
20 inmediatamente o le había...?

21 R: Inmediatamente. Tenía disponibilidad  
22 inmediata y así lo hice.

1 P: Okay. En la misma declaración testimonial  
2 en el párrafo 8 usted menciona que cuando llegó  
3 a Alsacia la primera vez en 2007 su objetivo  
4 era ayudar a esa empresa a encontrar socios  
5 financieros y a traer capital. ¿No es así?

6 R: ¿Me puede repetir la pregunta, por favor?

7 P: Sí, cómo no. En su primera declaración  
8 testimonial, la misma que estamos mirando, un  
9 par de párrafos atrás, en el párrafo 8, usted  
10 menciona que cuando llegó a Alsacia en el 2007  
11 su objetivo era ayudar a esa empresa a  
12 encontrar socios financieros y a traer capital.  
13 ¿Correcto?

14 R: Correcto.

15 P: Indica además en el mismo párrafo 8 que  
16 su perfil le resultó atractivo a Alsacia, entre  
17 otros motivos, porque usted, y cito: "Tenía  
18 relaciones con varios fondos importantes que  
19 estaban dispuestos a invertir en esa compañía."  
20 Cierre de cita. Eso dijo, ¿no?

21 R: Correcto. Y experiencia general en este  
22 tipo de operación.

1 P: Luego de reintegrarse -- perdón, de  
2 integrarse a Alsacia, se comunicó usted supongo  
3 con esos fondos importantes para ofrecerles las  
4 oportunidades de invertir en Alsacia.  
5 ¿Correcto?

6 R: Sí, con algunos de ellos. Sí.

7 P: Pero esos fondos decidieron no invertir  
8 en Alsacia. ¿Correcto?

9 R: Correcto. A pesar de que estuvimos muy  
10 cerca, especialmente con un fondo no conocido.  
11 Pero no se concretó ninguna operación.

12 P: Y aparte de esos fondos importantes a los  
13 cuales se hace referencia en el párrafo 8, ¿se  
14 comunicó también usted en esa época con otros  
15 potenciales inversionistas?

16 R: No, solo con fondos que operaban fuera de  
17 Chile y tenían operaciones en la región.

18 P: Entonces, en definitiva, usted nunca  
19 logró atraer ningún inversionista que inyectara  
20 capital en Alsacia. ¿Correcto?

21 R: Correcto.

22 P: En el párrafo 20 de su segunda

1 declaración usted dice, -y cito-: "Llegué a  
2 las compañías en 2007". Y luego, un poco más  
3 adelante, dice: "Comprobé que se habían tenido  
4 que financiar desde el comienzo del contrato  
5 inicial de concesiones en dólares  
6 estadounidenses". ¿Correcto?

7 R: ¿Me puede repetir?

8 P: Sí, perdón. Párrafo 20, segunda  
9 declaración.

10 R: Sí, correcto.

11 P: ¿La deuda de Alsacia consistía  
12 exclusivamente de deuda en moneda extranjera o  
13 incluía también un componente de deuda en  
14 moneda local?

15 R: Incluía también un componente de moneda  
16 local, pero era pequeño dentro del total de la  
17 estructura de deuda de la empresa.

18 P: Y en el párrafo anterior, en el 19, usted  
19 indica que -cito-: "Lo ideal hubiese sido  
20 financiar su deuda en moneda local, pero -- en  
21 pesos chilenos, pero les resultó imposible  
22 obtener financiamiento en moneda local en

1 Chile". Cierro la cita. ¿No es así?

2 R: Sí, correcto.

3 P: Y cuando dice "les resultó", ¿está  
4 hablando de la deuda de Alsacia y Express.  
5 ¿Correcto?

6 R: Correcto.

7 P: ¿Y en qué año -- en qué año está  
8 ocurriendo esto, que les resulta imposible  
9 obtener el financiamiento?

10 R: En el año -- hago referencia a la fecha  
11 de colocación de los bonos, por lo tanto fines  
12 de 2010, comienzo de 2011.

13 P: ¿Antes de eso no habían tenido problema  
14 en obtener financiamiento en moneda local?

15 R: Sí, antes de eso habían tenido problema  
16 para obtener financiamiento del tipo que se  
17 buscaba y de los montos que se buscaban. No  
18 cualquier tipo de financiamiento. Aquí se  
19 requirieron inversiones muy importantes de  
20 cientos de millones de dólares, y para ese tipo  
21 de inversión en project finance de largo plazo  
22 de un nuevo sector relacionado con el gobierno,

1 no hubo anteriormente, menos durante el corto  
2 tiempo que estuve, durante el 2007, y como  
3 director en 2008, ni a comienzo de 2012, cuando  
4 llegué. Y por lo que pude escuchar, durante el  
5 período de la colocación de bono tampoco hubo  
6 acceso a financiamiento de esa envergadura para  
7 Alsacia y Express.

8 P: ¿Hubo en algún momento un cambio en la  
9 política de los bancos chilenos con respecto a  
10 prestar en pesos chilenos a los operadores de  
11 Transantiago?

12 R: La verdad, no sé de cambio de política.

13 P: Simplemente le digo porque me dijo  
14 que -- al principio me dijo que...

15 R: Adelante.

16 P: Me dijo que al principio habían tenido  
17 cierta porción de la deuda en pesos, y luego ya  
18 no. ¿Correcto?

19 R: Correcto. Pero estamos hablando de líneas  
20 de capital de trabajo muy pequeñas. Y una -- y  
21 un financiamiento inmobiliario que no era un  
22 préstamo para uso general de la empresa, era un

1 préstamo para el financiamiento de un terminal,  
2 por lo tanto tenía una garantía inmobiliaria  
3 directa, que tenía suficiente protección y  
4 cobertura para el monto del financiamiento que  
5 se obtuvo.

6 P: En ese mismo párrafo 19 usted también  
7 dice -y cito-: "La política de los bancos  
8 chilenos fue no prestar a los operadores de  
9 Transantiago." ¿Correcto?

10 R: En términos generales, sí.

11 P: Esta afirmación parece implicar o sugiere  
12 que los demás operadores del Transantiago  
13 tampoco obtuvieron financiamiento en esa época  
14 en moneda local de bancos chilenos. ¿Eso fue  
15 así? ¿Sabe si los demás operadores lograron o  
16 no recibir préstamos en pesos chilenos de  
17 bancos locales?

18 R: No tengo claro para -- en -- para todos  
19 los operadores. Las revisiones que hicimos en  
20 algún momento de la estructura de  
21 funcionamiento de los operadores de  
22 Transantiago alrededor de esa época resultó que

1 tenían o confirmó que tenían una parte muy  
2 importante de estructura de financiamiento en  
3 moneda extranjera. Ahora, no todos los  
4 operadores tuvieron los mismos requerimientos  
5 de inversión en simultáneo por montos muy altos  
6 y sin tener ningún activo en Chile. Todos los  
7 activos eran -- estaban hacia adelante, se iban  
8 a comprar o se iban a desarrollar: terminales  
9 se iban a desarrollar, los buses se iban a  
10 comprar.

11 En el caso de algunos operadores en Chile  
12 que han estado en el negocio por más de 40, 50  
13 años, ya tenían una base de capital distinta,  
14 tenían -- mantenían inversiones inmobiliarias  
15 muy importantes, sobre todo terminales, por lo  
16 tanto tenían activos disponibles que podían  
17 entregar en garantía a los bancos. Por lo tanto  
18 el préstamo, si bien podía ser en moneda local,  
19 ni siquiera sabemos por la información con la  
20 que contamos si fueron hechas directamente a  
21 las empresas operadoras o a una empresa con  
22 garantías propias de esa empresa, o con

1 garantías no vinculadas a la empresa  
2 concesionaria, que eran propiedad de los  
3 accionistas locales.

4 También hay una empresa de propiedad de una  
5 multinacional de origen francés, que siguió la  
6 estrategia por un tiempo. No sé exactamente  
7 cómo ha cambiado ni en los años en específico,  
8 pero se financiaba a través de -- en los  
9 estados financieros podía aparecer una deuda en  
10 moneda local, pero estaba financiado con  
11 garantías otorgadas por el (bank company). Por  
12 lo tanto, confirmando que no tenían acceso a  
13 banco, solo a través de un respaldo explícito  
14 directo por parte de su matriz internacional,  
15 no siendo parte del gobierno francés.

16 P: Entonces, volviendo a la cita anterior  
17 que le había mencionado, en la cual usted dice  
18 en el párrafo 19 de la segunda declaración: "La  
19 política de los bancos chilenos era no prestar  
20 a los operadores del Transantiago", ¿entonces  
21 esa observación se aplicaba principalmente a  
22 las dos empresas Alsacia y Express, o en

1 general a los operadores? Porque aquí dice "a  
2 los operadores", en general.

3 R: En general se aplicaba a todos los  
4 operadores como política. Excepciones tal vez  
5 existieron, y de hecho existieron. Como le  
6 señalé, principalmente por la información que  
7 yo tengo tenía que ver con garantías exógenas a  
8 Transantiago, no directas de las empresas, que  
9 esos accionistas entregaron. Estructura muy  
10 distinta a la que utilizaron los operadores  
11 internacionales colombianos que se instalaron  
12 en Chile y financiaron las concesiones a través  
13 de deuda en dólares, deuda en dólares que igual  
14 era conocida en todo momento por el gobierno;  
15 no fue objetada, y por lo tanto no veo ningún  
16 factor sorpresa en esa estructura.

17 P: Ya, entiendo. Entonces, no le  
18 sorprendería por ejemplo, si le dijese que  
19 empresas como Vule tenían, efectivamente, deuda  
20 en moneda local con el Banco de Chile, por  
21 ejemplo.

22 R: No me sorprendería. Vule tiene tres

1 grupos de accionistas, dos de ellos que  
2 participan en otras concesiones, en STP y en  
3 Metbus, que entran dentro de este grupo de  
4 participantes en la industria históricos que  
5 han tenido una operación por mucho tiempo, han  
6 capitalizado en activos inmobiliarios  
7 importantes, son dueños de sus terminales. De  
8 hecho, nosotros le arrendamos un terminal a  
9 STP, que es propiedad del accionista de STP que  
10 no le arrendamos a STP, que lo ocupaba la  
11 empresa que quebró el accionista STP de  
12 Transantiago. Y eso era uno de los ejemplos de  
13 activos importantes que podían garantizar deuda  
14 con banco chileno en moneda local.

15 P: Gracias. Vule es uno de los operadores.  
16 ¿No?

17 R: Vule es uno de los operadores, correcto.  
18 Sí.

19 P: Entonces, no se aplicaba a Vule esta  
20 afirmación de que la política de los bancos  
21 chilenos era no prestar a los operadores del  
22 Transantiago. Había otras excepciones también,

1 ¿no?

2 R: Sí, había -- hubo excepciones. Creo que  
3 le respondí anteriormente la misma pregunta que  
4 me está haciendo. Si no, trato de aclarárselo.  
5 Vule sí es un operador de Transantiago, es  
6 parte de un grupo operador formado por tres  
7 operadores del Transantiago, incluyendo STP y  
8 Metbus, que han tenido participación de mucho  
9 tiempo en el transporte y han logrado acumular  
10 activos inmobiliarios importantes, y esos  
11 activos inmobiliarios fueron entregado en  
12 garantías para esos créditos locales.

13 P: Gracias. Desde el principio de la  
14 concesión original y hasta el presente, la  
15 moneda funcional de Alsacia y Express ha sido  
16 siempre el peso chileno. ¿Correcto?

17 R: Correcto.

18 P: Eso significa que sus ingresos y sus  
19 estados financieros auditados estaban  
20 denominados en pesos. ¿Correcto?

21 R: Correcto.

22 P: Esto a su vez significa que desde el

1 principio existía el riesgo de que cualquier  
2 depreciación del peso chileno con relación al  
3 dólar tornaría más onerosa para Alsacia y  
4 Express su deuda denominada en dólares. ¿Eso es  
5 correcto?

6 R: Correcto.

7 P: En su segunda declaración testimonial  
8 usted afirmó lo siguiente en el párrafo 20.  
9 Dijo -y cito-: "Cuando llegué a las compañías  
10 en 2007 pude analizar la adecuada estructura de  
11 protección cambiaria de las compañías". Cierro  
12 la cita. ¿Encontró ese pasaje?

13 R: Sí.

14 P: En primer lugar, cuando dice "cuando  
15 llegué a las compañías", ¿se refiere a Alsacia  
16 y Express. ¿Correcto?

17 R: No, me refiero -- me refiero a Alsacia  
18 principalmente, indirectamente a Express, dada  
19 la participación que tenía Alsacia en Express.  
20 Para hacer este comentario en específico, sí  
21 consideré ambas compañías.

22 P: Okay. En el mismo párrafo de su segunda

1 declaración, en el párrafo 20, usted agrega lo  
2 siguiente. Dice -y cito-: "Junto con el  
3 financiamiento inicial, las compañías tomaron  
4 un programa de protección cambiaria ". Cierro  
5 la cita. ¿Ve esa parte?

6 R: No, disculpe.

7 P: Sí. Párrafo 20 de la segunda.

8 R: Sí.

9 P: Es la segunda oración, ¿no?

10 R: Sí.

11 P: Entonces lo que está diciendo aquí es que  
12 Alsacia y Express tenían protección cambiaria  
13 al principio de la concesión. ¿Correcto?

14 R: Correcto.

15 P: Le voy a hacer algunas preguntas ahora  
16 sobre un documento que le vamos a entregar una  
17 carpeta. Aquí mi asistente le va a brindar una  
18 carpeta. Por favor, si puede abrirlo a la  
19 pestaña -- estamos -- La pestaña 5, ¿puede ser?  
20 O -- 02, BG-0015.

21 Por favor, ¿puede leer la primera oración  
22 del párrafo del título "Administración del

1 riesgo de tipo de cambio"? ¿Ve esa parte en la  
2 columna izquierda? No, no, perdón en la página  
3 45. 45.

4 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Señor Di Rosa:  
5 ¿puedo hacer una pregunta?

6 SEÑOR DI ROSA: Sí.

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿El contenido  
8 de este bundle es el mismo que el contenido de  
9 la llave?

10 SEÑOR DI ROSA: Eh, un segundo.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Sí?

12 SEÑOR DI ROSA: Sí, entiendo que sí.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Gracias.

14 SEÑOR DI ROSA: ¿Encontró la página 45? En  
15 la parte inferior derecha del documento debiera  
16 decir "página 45 de 48". En la columna  
17 izquierda hay un acápite que dice  
18 "Administración del riesgo de tipo de cambio".  
19 ¿Ve eso?

20 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Sí.

21 P: Okay. ¿Puede por favor leer la primera  
22 oración que aparece debajo del subtítulo ahí?

1 R: "Al 31 de diciembre de 2010 Alsacia no  
2 mantenía contratos de derivados de tipo de  
3 cambio para cubrir la totalidad de su pasivo en  
4 dólares. Con motivo de la colocación...".

5 P: Hasta ahí está bien. Hasta ahí está bien.  
6 Entonces, junto con su financiamiento inicial,  
7 Alsacia no mantenía un programa de protección  
8 cambiaria. ¿No?

9 R: No, lo que ahí -- no dice eso. Ahí lo  
10 que dice, y vuelvo a leer: "No mantenía  
11 contratos derivados de tipo de cambio para  
12 cubrir la totalidad de sus pasivos en dólares."

13 P: Entonces, cuando usted dijo en el párrafo  
14 20 que pudo comprobar que Alsacia tenía  
15 protección cambiaria desde el comienzo de la  
16 concesión se refería a una protección parcial.  
17 ¿Correcto?

18 R: Correcto.

19 P: Ya. Por favor, si puede dirigirse al  
20 tercer informe pericial de Brattle Group, que  
21 se lo vamos a entregar de atrás. Pero lo vamos  
22 a ubicar y se lo entregamos.

1 Okay. Disculpe la demora, señor Ferrer. Si  
2 puede dirigirse a la página 71. Este debiera  
3 ser el tercer informe pericial de Brattle  
4 Group. Si puede dirigirse a la página 71.

5 R: Disculpe.

6 P: Sí.

7 R: El tercer informe, ¿cuál es? En ese  
8 tercer informe, fecha.

9 P: ¿No es ese el tercer informe? Perdón. Es  
10 ese parece. Página 61, párrafo 171. ¿Está ahí?

11 R: Sí.

12 P: Ya. Brattle son los expertos de los  
13 demandantes. Y en este párrafo ellos describen  
14 la estructura de derivados de Alsacia antes de  
15 la emisión de bonos. Y la última oración dice -  
16 y cito-: (En inglés) "Alsacia had Chilean  
17 pesos 67.4 billion of outstanding USD  
18 denominated liabilities but did not enter into  
19 corresponding currency hedges". (En español) ¿Ve  
20 esa parte?

21 R: Sí.

22 P: Esto significa que al año 2010 Alsacia

1 tenía 67.4000 millones de dólares de pesos, que  
2 equivalían aproximadamente a 130 millones de  
3 dólares totalmente expuestos a fluctuaciones de  
4 valor entre el dólar y el peso. ¿Correcto?

5 R: Es lo que dice en el reporte.

6 P: Usted también afirma en el párrafo 20 de  
7 su segunda declaración que por lo tanto -y cito  
8 aquí-: "Por lo tanto, las compañías siempre  
9 mostraron la prudencia financiera de proteger  
10 sus flujos en pesos chilenos para cumplir con  
11 sus obligaciones financieras." Cierro la cita.  
12 ¿Ve eso?

13 R: Sí.

14 P: Sin embargo, acabamos de ver que Alsacia  
15 no tenía ninguna estructura de protección  
16 cambiaria, por lo menos hasta el 2010.  
17 ¿Correcto?

18 R: No. Lo que acabamos de ver es que en el  
19 2010 no tenían. Tendríamos que revisar 2005,  
20 2006, 2007, 2008, 2009. Yo le hago referencia...

21 P: Está bien. Mi pregunta fue solo -- Yo le  
22 dije hasta el 2010.

1 R: Es que hasta 2010 incluye 2005 al 2010.

2 P: En todo caso, cuando usted dice: "Siempre  
3 mostraron la prudencia financiera de proteger  
4 sus flujos en pesos chilenos", no fue siempre.  
5 ¿No? Porque acabamos de ver una excepción.

6 R: Tendría que concluir que no fue siempre  
7 en cien por ciento.

8 P: Okay. Entonces esa es una corrección que  
9 quiere hacer a su testimonio escrito.  
10 ¿Correcto?

11 R: Correcto.

12 P: Nos dijo hace unos minutos que actuó como  
13 gerente financiero y director de Alsacia entre  
14 2007 y 2009, en distintos trechos. A pesar de  
15 que Alsacia estaba expuesta como hemos visto a  
16 un riesgo cambiario significativo durante su  
17 gestión entre 2007 y 2009, Alsacia no adoptó  
18 ningún programa de protección cambiaria que  
19 minimizara el riesgo de cambios en el valor del  
20 peso y del dólar. ¿Correcto?

21 R: Déjeme hacer una corrección, mencionó el  
22 período 2009, no fui director durante 2009 ni

1 estuve vinculado con Alsacia.

2 P: Okay. Durante el período que sí estuvo  
3 vinculado a Alsacia al principio, la primera  
4 vez, a partir de 2007, mientras usted estuvo  
5 como gerente financiero y director, Alsacia no  
6 adoptó ningún programa de protección cambiaria  
7 que minimizara el riesgo de cambios en el valor  
8 del peso y del dólar. ¿Correcto?

9 R: Recuerdo que tenía un porcentaje no  
10 significativo. No fue fácil por un tema de  
11 costo y de evaluación financiera cerrar un  
12 programa de financiamiento más alto, más amplio  
13 que el que se tomó. No recuerdo cuál era el  
14 monto durante ese período.

15 P: ¿Usted se está refiriendo a Alsacia o a  
16 Express?

17 R: A Alsacia.

18 P: A Alsacia. ¿Le sugirió usted en algún  
19 momento al señor Carlos Ríos o al Directorio de  
20 Alsacia que adoptaran un programa de protección  
21 cambiaria?

22 R: Sí, fue tema de amplia conversación en

1 comités financieros del Directorio y en el  
2 Directorio.

3 P: Pero no siguieron su consejo, ¿correcto?

4 R: No, no se logró cerrar acuerdos para  
5 tener la protección cambiaria que hubiese sido  
6 la ideal.

7 P: Okay. Hasta el momento hemos hablado  
8 sobre la situación cambiaria de Alsacia. Quiero  
9 conversar con usted un momento sobre la  
10 situación cambiaria de Express, ahora. A  
11 diferencia de Alsacia, que no tenía un acuerdo  
12 de derivados en el 2010, como hemos visto,  
13 Express sí tenía un programa de protección  
14 cambiaria. ¿Correcto?

15 R: Sí, correcto.

16 P: Y siguiendo su afirmación del párrafo 20  
17 de la segunda declaración al cual nos hemos  
18 usted considera entonces que Express  
19 efectivamente tenía -y cito-: "Una adecuada  
20 estructura de protección cambiaria". ¿Correcto?

21 R: Correcto.

22 P: Entonces, siguiendo con el documento que

1 estábamos viendo, que es el tercer informe  
 2 pericial de Brattle Group, y en el mismo  
 3 párrafo, 171, que estábamos viendo, Brattle  
 4 describe de la siguiente manera la estructura  
 5 de derivados de Express antes de su fusión con  
 6 Alsacia en el 2010 -y cito-, y dicen: (En  
 7 inglés) "At the end of 2010 Express had Chilean  
 8 pesos 121.7 billion of outstanding USD  
 9 denominated liabilities and corresponding  
 10 currency hedges covering a notional amount of  
 11 Chilean pesos 56.5 billion". (En español)  
 Cierre la cita. ¿Ve esa parte?

R: Sí.

P: Esto significa que casi la mitad de la  
 deuda de Express denominada en dólares estaba  
 expuesta a cambios de fluctuación entre el  
 valor del dólar y el valor del peso chileno.  
 ¿Correcto?

R: Correcto.

P: ¿Le parece a usted que dejar casi la  
 mitad de la deuda de Express expuesta a  
 fluctuaciones cambiarias constituye una

1 adecuada estructura de protección cambiaria?

R: Podría ser dependiendo del contexto,  
 tenía que ver cómo estaba indexado algunos  
 costos de la operación, cuándo eran los  
 vencimientos y la expectativa del tipo de  
 cambio. Cobertura completa, evidentemente no  
 tiene. Pero, he estado en situaciones en donde  
 un tipo de cobertura similar sí ha sido  
 considerada la adecuada.

P: En su primera declaración testimonial, en  
 el párrafo 9, usted afirma que al llegar a  
 Alsacia en el 2007 observó que la compañía -y  
 cito-: "tenía flujos de fondos suficientes  
 para pagar a nuestros trabajadores,  
 proveedores, etcétera. El EBITDA de las  
 compañías durante esos años era positivo".  
 Cierro la cita.

R: ¿Me puede repetir?

P: Sí. El párrafo 9 de la primera  
 declaración.

R: Gracias. Sí.

P: ¿Ve esa parte, "tenía flujos de fondos

1 suficientes"?

R: Sí.

P: Y luego afirma en el párrafo 11, un par  
 de párrafos más adelante, que a su regreso a  
 Alsacia 4 años después en el 2013 comprobó -y  
 cito: "que la situación financiera de las  
 compañías se había ido deteriorando de manera  
 progresiva y alarmante". Cierro la cita.  
 ¿Correcto? ¿Ve esa parte?

R: Sí.

P: De hecho, incluso antes de su regreso a  
 Alsacia a fines del 2012, entiendo, Alsacia ya  
 tenía problemas de liquidez, ¿no es cierto?

R: No. No es mi recuerdo, y no fue un tema  
 conversado antes de entrar al -- regresar al  
 Directorio ni fue evidente lo que usted dice a  
 mi regreso al Directorio.

P: Si puede dirigirse, por favor, en su  
 segunda declaración testimonial, al párrafo 28,  
 en el segundo punto. Dice -- y si quiere puede  
 leerlo primero. En todo caso, se lo leo. Dice -  
 y cito-: "Las empresas debían refinanciar o

1 pagar algunos financiamientos de corto  
 2 plazo...".

R: Perdón que le interrumpa, ¿me puede dar  
 de nuevo...

P: Sí. El párrafo 28 donde dice "segundo".  
 Es como una parte (inventada) que dice  
 "segundo".

R: ¿De la segunda declaración?

P: Segunda declaración, sí. 28. ¿Lo ve? Está  
 en la parte superior de la página. Y dice ahí  
 usted: "Las empresas Alsacia y Express debían  
 refinanciar o pagar algunos financiamientos de  
 corto plazo que habían tomado para cubrir  
 distintas necesidades. La emisión de bonos  
 aportaría la liquidez necesaria para  
 refinanciar y pagar los financiamientos".  
 Cierra la cita. ¿No significa esto que ya para  
 el 2010 Alsacia tenía problemas de liquidez?

R: No, significa que la empresa tenía  
 créditos de corto plazo y que estaba buscando  
 cómo extender los vencimientos hacia el final  
 de la concesión para -- igual que tenía con el

1 resto de las obligaciones. "Liquidez" me  
2 refería a la relación de activos circulantes y  
3 pasivos circulantes contablemente hablando se  
4 considera la deuda financiera.

5 P: Pero un problema de liquidez necesario  
6 para refinanciar deudas de corto plazo es un  
7 problema de liquidez. ¿No lo es?

8 R: No, aquí no habla de un problema, aquí  
9 habla de una estrategia de financiamiento.

10 P: Ya. Pero dice: "Las empresas debían  
11 refinanciar o pagar algunos financiamientos de  
12 corto plazo". ¿Me está diciendo que era una  
13 cuestión opcional para las empresas?

14 R: El refinanciamiento no. Había que  
15 hacerlo. Igual que se había logrado en otros  
16 momentos.

17 P: Pero, precisamente entonces...

18 R: Antes del 2011.

19 P: Se debía hacer porque había un problema  
20 de liquidez porque no estaban pudiendo pagar  
21 esas deudas de corto plazo. ¿No?

22 R: No, porque tenían que refinanciar. Porque

1 tenían un vencimiento en las líneas de corto  
2 plazo que se tenían que refinanciar y una  
3 estrategia de refinanciamiento podía ser  
4 extender esas líneas de corto plazo, abrir otra  
5 (señal) de corto plazo con otras instituciones  
6 o refinanciarlo a más largo plazo, que fue lo  
7 que terminó ocurriendo.

8 P: En su experiencia, la razonabilidad --  
9 No, perdón. Veamos qué dice el señor Carlos  
10 Ríos, primero. Lea, por favor, si puede, la  
11 primera declaración testimonial del señor  
12 Carlos Ríos, que se la está entregando aquí mi  
13 colega, que está en el párrafo 51. ¿Ve el  
14 párrafo 51? ¿Lo encontró?

15 R: Sí.

16 P: Quiero llamar su atención al párrafo  
17 comienza -- O la parte comienza "Después del  
18 acuerdo que logramos". ¿Ve esa parte?

19 R: 51, "Después del acuerdo que logramos".  
20 Sí.

21 P: Entonces, en esa parte de su primera  
22 declaración el señor Ríos dice -cito-:

1 "Después del acuerdo que logramos sobre la  
2 incorporación de la zona alimentadora D a  
3 nuestros servicios seguimos negociando con  
4 Chile para definir los términos del pago al que  
5 Alsacia y Express tendrían derecho como  
6 compensación parcial por la terminación  
7 anticipada de sus contratos de concesión. Este  
8 pago que no fue a los accionistas sino a las  
9 empresas que se encontraban ilíquidas." ¿Ve esa  
10 parte?

11 R: Sí.

12 P: Las negociaciones a las que se refiere el  
13 señor Ríos en este párrafo, eran las  
14 negociaciones relativas a los nuevos contratos  
15 de concesión. ¿Correcto?

16 R: Eran sobre la incorporación de la zona D.

17 P: ¿Y eso en qué año fue? ¿Se acuerda?

18 R: Yo no estaba en la empresa. A ver, creo  
19 que fue alrededor del 2011.

20 P: 2011. Entonces, ¿aquí el propio  
21 demandante Carlos Ríos está admitiendo que en  
22 el año 2011...

1 R: Después del 2011.

2 SEÑORA STEIN: Disculpe, tengo objeción. No  
3 es para el señor Ferrer interpretar la  
4 declaración testimonial de otro testigo, es  
5 decir, la declaración del señor Ríos. Entonces  
6 objeto a esta línea de preguntas.

7 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Lo que puede  
8 hacer es aseverar que el señor Ríos dice lo  
9 siguiente, y después hacer una pregunta; y  
10 nosotros podemos preguntar al señor Ríos si es  
11 lo que tenía en mente escribiendo este párrafo.

12 SEÑOR DI ROSA: Está bien.

13 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Pero el testigo  
14 no puede interpretar la declaración del señor.

15 SEÑOR DI ROSA: Comprendo. Sí. Está bien.

16 Mire, el señor Ríos obviamente tenía un  
17 conocimiento bastante acabado de las finanzas  
18 de las empresas. ¿Correcto?

19 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: El término  
20 "conocimiento acabado"...

21 P: ¿Supone usted que el señor Ríos conocía  
22 la situación financiera de las empresas, o no?

1 No sabe.

2 R: Sí, sí. Supongo que sí.

3 P: En su experiencia, la razonabilidad de la  
4 estructura financiera de una compañía es un  
5 factor importante que los bancos toman en  
6 consideración para decidir si amplían el monto  
7 de financiamiento de esa compañía. ¿Eso es  
8 correcto?

9 R: Sí.

10 P: En el párrafo 28 de su declaración --  
11 segunda declaración, donde dice --en el punto  
12 tercero. Está inmediatamente debajo del que  
13 habíamos visto antes. Dice: "Tercero, los  
14 bancos no estaban dispuestos a ampliar el monto  
15 financiado para financiar parte de la compra de  
16 Express ni aceptaban el aumento del  
17 financiamiento total de las empresas". ¿Ve esa  
18 parte?

19 R: Perdona. ¿Párrafo 28?

20 P: Sí, 28, punto tercero.

21 R: ¿De la primera declaración?

22 P: Sí, el punto C. Segunda declaración,

1 perdón.

2 R: Sí, la tengo.

3 P: ¿Ve esa parte donde dice "Los bancos no  
4 estaban dispuestos a ampliar el monto  
5 financiado para financiar parte de la compra de  
6 Express ni aceptaban el aumento del  
7 financiamiento total de las empresas"?

8 R: Sí.

9 P: Esto significa que para el 2010 los  
10 bancos ya no estaban dispuestos a brindar  
11 préstamos adicionales a Alsacia. ¿Correcto?

12 R: Los bancos que financiaron la estructura  
13 de financiamiento general tanto a Alsacia como  
14 a Express no estaban dispuestos a aumentar su  
15 participación, lo cual -- para explicar, los  
16 bancos que financiaron la primera etapa, el  
17 financiamiento global de estas empresas son  
18 bancos principalmente de desarrollo económico  
19 vinculado en forma importante con los esfuerzos  
20 de comercialización de productos industriales  
21 de los países que representan; en este caso  
22 principalmente bancos suecos, nórdicos y

1 japoneses. Ya traspasado el período de  
2 financiamiento inicial, no son bancos que se  
3 involucran en operaciones del tipo  
4 adquisiciones. Y entendiendo adicionalmente que  
5 ya estaba cumplido la inversión en activos  
6 fijos relacionadas con las empresas que ellos  
7 acompañan en su desarrollo industrial  
8 internacional.

9 P: Los bancos le negaron un crédito  
10 adicional a Alsacia a pesar de las sinergias  
11 que Alsacia anticipaba capturar con la  
12 adquisición total del control total de Express.  
13 ¿Correcto?

14 R: No lo sé.

15 P: Con la emisión de los bonos, en el  
16 offering memorandum, Alsacia invocó sinergias  
17 como un factor importante para atraer a  
18 potenciales bonistas. ¿Correcto?

19 R: Lo mencionó. No sé la importancia de  
20 dicho concepto, si estaba incluido como una de  
21 las consideraciones en el documento -- en el  
22 offering memo.

1 P: Okay. Si puede por favor dirigirse a la  
2 pestaña 6 del -- de la carpeta que tiene al  
3 lado. Es el anexo R-0068, que es el offering  
4 memorandum de fecha 14 de febrero de 2011 de  
5 los bonos de Alsacia. Por favor, si puede  
6 dirigirse a la página 18. Perdón, es la página  
7 de abajo, en la parte inferior derecha. Página  
8 18 de 536, dice. Ya. Entonces, ¿lo encontró?  
9 ¿18?

10 R: No está. Está de la 1 hasta la 6, después  
11 la 81 y 82.

12 P: Está.

13 R: Ah, disculpe. Estaba viendo la página del  
14 offering memorandum. Disculpe.

15 P: Bueno. En este segmento, donde dice  
16 abajo, en la parte inferior, dice: (En inglés)  
17 "Maximize synergies from joint operating  
18 arrangements with Express". (En español) ¿Ve  
19 esa parte?

20 R: Sí.

21 P: Y aquí dice: (En inglés) "We expect in  
22 the near term to achieve a number of cost

1 synergies". (En español) ¿Ve esa parte?

2 R: Sí.

3 P: Bien. Y según el offering memorandum,  
4 estas sinergias se iban a capturar en el corto  
5 plazo. ¿Correcto? Dice: "In the near term".

6 R: Correcto.

7 P: El bono de Alsacia del 2011 se emitió por  
8 la sustancial cifra de 464 millones de dólares,  
9 es decir, casi medio millón de dólares.

10 ¿Correcto?

11 R: Exacto. Sí, correcto.

12 P: Y había mencionado que la emisión del  
13 bono de Alsacia fue evaluado por agencias  
14 calificadoras internacionales. ¿Correcto? En su  
15 examinación directa había mencionado eso.

16 R: Correcto.

17 P: Por favor, si puede ir a la pestaña 7 de  
18 su carpeta. Anexo BG-0138-03. Debiera ser -- es  
19 un análisis de Alsacia elaborado por Fitch.

20 R: No, no es esto. Tengo la carta de Credit  
21 Suisse.

22 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Es la

1 quinta -- es el quinto anexo.

2 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Sí.

3 SEÑOR DI ROSA: Si puede ir, por favor --  
4 este es un análisis de Fitch elaborado el 14 de  
5 febrero de 2011. Y le agradecería si pudiera ir  
6 usted a la página 3 de este documento, bajo el  
7 título, "Key credit concerns". ¿Ve esa parte?

8 R: Sí.

9 P: Okay. Y en esa parte donde dice "Key  
10 credit concerns" verá que Fitch indica -y cito-  
11 : (En inglés) "Although synergies are likely to  
12 occur with the acquisition of Express, several  
13 operative risks may arise. As such, some  
14 synergies may occur at lower than expected  
15 levels, or may be subject to delays or not  
16 occur at all." (En español) ¿Ve usted esa  
17 parte?

18 R: Sí.

19 P: De esta cita se desprende que Fitch tenía  
20 serias dudas sobre la posibilidad de que  
21 Alsacia y Express efectivamente lograrían  
22 capturar sinergias. ¿Correcto?

1 R: No, no puedo estar de acuerdo. Es un  
2 comentario que hacen como consideraciones de  
3 riesgo. Evidentemente es una consideración que  
4 está señalada. No es atípico -- no es atípico  
5 en colocaciones o en evaluaciones de crédito  
6 que uno coloque factores de riesgo que cuando  
7 uno los lee tal vez se preocupa, se asusta, se  
8 intimida, si uno no entiende por qué están y  
9 cómo están redactados. Acá lo que dice es que  
10 era una -- que era una situación que había que  
11 monitorear. No habla de montos ni habla de  
12 impactos de (incumplimientos) en montos  
13 esperados.

14 P: Sí, pero el título del segmento este es  
15 "Key credit concerns". ¿No?

16 R: Sí.

17 P: Bueno. Con la emisión de los bonos, solo  
18 80 millones de dólares de los 464 millones de  
19 dólares de la emisión fueron utilizados para  
20 adquirir el control de Express. ¿Eso es  
21 correcto?

22 R: Es la información con la que cuento.

1 P: En el párrafo 26 de su segunda  
2 declaración testimonial usted se refiere a  
3 ciertos comentarios de Chile.

4 R: Perdón, ¿me puede repetir?

5 P: 26 de su segunda declaración.

6 R: Gracias.

7 P: Aquí usted se refiere a ciertos  
8 comentarios de Chile sobre algunas de las  
9 consecuencias financieras de la emisión de  
10 bonos que Chile había mencionado en su Memorial  
11 de Contestación. ¿Correcto?

12 R: Correcto.

13 P: Veamos algunas de estas conclusiones,  
14 pero primero quiero preguntarle a la señora  
15 presidenta. Entiendo que el horario es hasta  
16 las 6 y yo puedo continuar, pero como ustedes  
17 gusten.

18 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: ¿Cuánto tiempo  
19 más necesitará para terminar?

20 SEÑOR DI ROSA: No sé, quizás media hora, 20  
21 minutos.

22 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Media hora,

1 después tendremos otras preguntas en redirect y  
 2 el Tribunal también tendrá preguntas. Podemos  
 3 continuar un momento y parar después, pero de  
 4 todas formas no lograremos concluir este  
 5 interrogatorio hoy, me parece. También podemos  
 6 terminar ahora.

7 SEÑOR DI ROSA: Podemos parar ahora porque  
 8 creo que voy a ir a una serie de preguntas  
 9 sobre este párrafo.

10 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Empieza nueva  
 11 secuencia.

12 SEÑOR DI ROSA: Sí, es como una nueva  
 13 sección, digamos, sí. Como usted prefiera,  
 14 señora presidenta.

15 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Bien. Entonces  
 16 me parece mejor que nos paremos ahora y  
 17 empezaremos de nuevo mañana a la mañana a las  
 18 9.

19 En estas circunstancias, señor Ferrer, como  
 20 está testificando y el testimonio no está  
 21 terminado, no puede hablar con ninguno sobre el  
 22 tema de su testimonio, los hechos de la disputa

1 y su declaración -- sus declaraciones. La  
 2 manera más fácil de cumplir con esta obligación  
 3 es de no hablar con -- esta noche con la gente  
 4 que está en esta sala y los demás que están  
 5 esperando en otras salas.

6 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Entendido.  
 7 Entendido.

8 SEÑOR DI ROSA: Gracias, señor Ferrer. Nos  
 9 vemos mañana.

10 SEÑOR FERRER FERNÁNDEZ: Hasta mañana.

11 PRESIDENTA KAUFMANN-KOHLER: Entonces, si no  
 12 hay nada que agregar, podemos cerrar por el  
 13 día. Muchas gracias a todos por la cooperación.

14 SEÑOR DI ROSA: Gracias.  
 15 (Es la hora 18:06)

16

1 CERTIFICADO DEL ESTENOTIPISTA DEL TRIBUNAL

2  
 3 Quien suscribe, Paul Pelissier, Taquígrafo  
 4 Parlamentario, estenógrafo del Tribunal, dejo  
 5 constancia por el presente de que las  
 6 actuaciones precedentes fueron registradas  
 7 estenográficamente por mí y luego transcritas  
 8 mediante transcripción asistida por computadora  
 9 bajo mi dirección y supervisión y que la  
 10 transcripción precedente es un registro fiel y  
 11 exacto de las actuaciones.

12 Asimismo dejo constancia de que no soy  
 13 asesor letrado, empleado ni estoy vinculado a  
 14 ninguna de las partes involucradas en este  
 15 procedimiento, como tampoco tengo intereses  
 16 financieros o de otro tipo en el resultado de la  
 17 diferencia planteada entre las partes.

18  
 19 Paul Pelissier, Taquígrafo Parlamentario  
 20 D-R Esteno

21