

CARLOS MARIO RIOS VELILLA (COLOMBIA)

FRANCISCO JAVIER RIOS VELILLA (COLOMBIA)

(Demandantes)

- C -

LA REPÚBLICA DE CHILE

(Demandada)

SOLICITUD DE ARBITRAJE

26 de mayo de 2017

Dechert (Paris) LLP
32 rue de Monceau
París, 75008
Francia
T: +33 1 57 57 80 80
F: +33 1 57 57 80 81

TABLA DE CONTENIDOS

	Page
1. INTRODUCCIÓN	1
2. LAS PARTES EN EL ARBITRAJE	5
2.1 Los Demandantes.....	5
2.2 La Demandada	8
3. LOS ANTECEDENTES FÁCTICOS.....	8
4. CHILE HA VIOLADO SUS OBLIGACIONES BAJO EL TRATADO	19
4.1 Chile no ha brindado un trato justo y equitativo a las Inversiones de los Demandantes.....	19
4.2 Chile ha incumplido las obligaciones asumidas en relación con las Inversiones de los Demandantes	20
4.3 Chile ha otorgado un trato menos favorable a las Inversiones de los Demandantes que a las de sus propios inversionistas	21
4.4 Chile no ha brindado protección y seguridad plenas a las Inversiones de los Demandantes.....	22
4.5 Chile ha expropiado ilegalmente las Inversiones de los Demandantes.....	23
5. CONSENTIMIENTO DE LAS PARTES PARA ARBITRAR SUS DISPUTAS BAJO EL TRATADO.....	24
5.1 Las partes han consentido en someter esta disputa al arbitraje.....	24
5.2 Los Demandantes son inversionistas protegidos bajo el Tratado	24
5.3 Las Inversiones de los Demandantes se encuentran protegidas bajo el Tratado.....	25
5.4 Los Demandantes han cumplido con la etapa previa al arbitraje establecida en el Tratado	25
6. CONSENTIMIENTO DE LAS PARTES PARA ARBITRAR SUS DISPUTAS BAJO EL CONVENIO CIADI, LAS REGLAS DE INICIACIÓN Y LAS REGLAS DE ARBITRAJE.....	26
6.1 La presente Solicitud cumple con las Reglas de Iniciación	26
6.2 El CIADI tiene jurisdicción para conocer esta disputa	26
7. CONSTITUCIÓN DEL TRIBUNAL ARBITRAL, IDIOMA Y LUGAR DEL ARBITRAJE.....	27
7.1 Número de árbitros y método de designación.....	27
7.2 Idioma	28
7.3 Lugar del arbitraje.....	28
8. RESERVA DE DERECHOS	28
9. PETITORIO.....	28

1. INTRODUCCIÓN

1. El Señor Carlos Mario Rios Velilla (el “**Sr. Carlos Ríos**”) y el Señor Francisco Javier Rios Velilla (el “**Sr. Javier Ríos**”), ambos de nacionalidad colombiana (conjuntamente, los “**Demandantes**” o los “**Inversionistas**”), presentan esta Solicitud de Arbitraje (la “**Solicitud**”) contra la República de Chile (“**Chile**” o el “**Estado**”) conforme al Acuerdo de Libre Comercio suscrito por Chile y Colombia el 27 de noviembre de 2006 (el “**Tratado**”)¹, el artículo 36 del Convenio sobre Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones entre Estados y Nacionales de Otros Estados (el “**Convenio CIADI**”) y las Reglas Procesales Aplicables a los Procedimientos de Arbitraje (las “**Reglas de Arbitraje**”) del Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (el “**CIADI**”).
2. Este es un caso en el que no cabe duda alguna de que el Estado violó sus obligaciones bajo el Tratado en detrimento de los derechos de los Demandantes. En 2004, confiando en el marco jurídico (incluidas las garantías que ofrecía el contrato propuesto), institucional y económico favorable a la inversión extranjera que ofrecía Chile (quien tenía ya una dilatada experiencia en concesiones), los Demandantes participaron en la licitación pública internacional de varios contratos de concesión de transporte urbano en Santiago (parte del Sistema Público de Transporte de Santiago – Transantiago). El proyecto Transantiago debía sustituir a los alrededor de 8.000 buses en operación, la mayoría pertenecientes a pequeños empresarios, por empresas formales y modernas, tanto en el acceso al mercado financiero como en sus capacidades de gestión.
3. Los Demandantes ganaron la licitación de dos negocios troncales (esto es, un conjunto de servicios de transporte público urbano de pasajeros operados en las principales arterias de la ciudad) y, el 28 de enero de 2005, suscribieron – a través de las empresas Inversiones Alsacia S.A. (“**Alsacia**”) y Express de Santiago Uno S.A. (“**Express**”) (conjuntamente, las “**Compañías**”) – sendos Contratos de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicio Urbano de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses (los “**Contratos de Concesión Iniciales**”)² con el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones de Chile (el “**MTT**”) para la operación de la Unidad de Negocios Troncal n° 1 (operada por Alsacia) y la Unidad de Negocios Troncal n° 4 (operada por

¹ Acuerdo de Libre Comercio suscrito por Chile y Colombia el 27 de noviembre de 2006, vigente desde el 8 de mayo de 2009 (“**Tratado**”), **CL-1**.

² Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses suscrito por Alsacia y el MTT el 28 de enero de 2005, **C-1**; Contrato de Concesión de Uso de Vías de la Ciudad de Santiago para la Prestación de Servicios Urbanos de Transporte Público Remunerado de Pasajeros Mediante Buses suscrito por Express y el MTT el 28 de enero de 2005, **C-2**.

Express) del sistema Transantiago (las “**Concesiones**”) (denominadas, conjuntamente con las Compañías, las “**Inversiones**”).

4. Las Compañías se convirtieron, con posterioridad, en el principal operador del sistema público de transportes de Santiago, con más del 30% de participación en términos de pasajeros³. En la actualidad, los 741 buses de Alsacia atienden 30 de las 34 comunas de la capital, efectuando más de 7.000 expediciones diarias, recorriendo más de 156.000 kilómetros diarios, y movilizan alrededor de 570 mil santiaguinos (que pagan su pasaje) cada día⁴. Alsacia da empleo a 3.500 trabajadores directos e indirectos. Por su parte, Express atiende 23 de las 34 comunas de la capital, efectúa más de 17.000 expediciones diarias, recorre más de 256.000 kilómetros diarios, y moviliza alrededor de 780 mil santiaguinos por día (que pagan su pasaje) con una flota de 1239 buses⁵. Express da empleo a 5.500 trabajadores directos e indirectos.
5. Durante la ejecución de las Concesiones, los Demandantes encontraron una situación muy distinta de la prevista al momento de la licitación y la que esperaban de un Estado con la reputación internacional de Chile.
6. La implementación por las autoridades chilenas del nuevo sistema de transporte que habían diseñado para Santiago fue caótica e improvisada. Las Compañías tuvieron que hacer frente a múltiples dificultades en los primeros años de Transantiago (por ejemplo, el incumplimiento de la exclusividad de rutas y el desgaste prematuro de la flota por la operación en condiciones inadecuadas, entre otros) desde el periodo transitorio, que duró hasta febrero de 2007 en lugar de octubre de 2006, como inicialmente estaba previsto.
7. Posteriormente, desde la puesta en marcha de Transantiago a inicios de 2007, las Compañías siguieron sufriendo las consecuencias de numerosas dificultades por incumplimientos de distinta naturaleza de las autoridades. Entre otras medidas que – individual y/o colectivamente – destruyeron el valor de las Inversiones, podemos citar (sin carácter limitativo): la falta del sistema de pago y de gestión de flotas que debía proveer el Administrador Financiero de Transantiago (“**AFT**”); la falta de las mejoras comprometidas en la infraestructura vial; cambios continuos y arbitrarios en la política de transporte; desmedido índice de evasión

³ Sitio web de Alsacia, disponible en la página: http://www.alsaciaexpress.cl/prontus_alsacia/site/artic/20120306/pags/20120306161246.html

⁴ Sitio web de Alsacia, disponible en la página: http://www.alsaciaexpress.cl/prontus_alsacia/site/artic/20120306/pags/20120306161246.html

⁵ Sitio web de Express, disponible en la página: http://www.alsaciaexpress.cl/introduccion/prontus_alsacia/2012-03-08/155651.html

(fomentado incluso por autoridades políticas); y la decisión de no actualizar la tarifa por motivos políticos durante varios años.

8. El impacto económico de estos hechos fue de tal magnitud que la concesión, que fue diseñada por la autoridad para auto-financiarse – pues las tarifas garantizadas debían permitir a las concesionarias realizar y recuperar sus inversiones y gastos, más una rentabilidad normal o razonable – pasó a requerir el subsidio del Estado a partir del mismo año 2007 para mantener una remuneración de los concesionarios con tarifas artificialmente bajas⁶.
9. En 2011, una reforma a la Ley 18.696 de Transporte de Pasajeros⁷ entregó la potestad al MTT de dejar sin efecto, anticipadamente y de forma unilateral, los Contratos de Concesión Iniciales y reasignar las concesiones, sin licitación, a cualquier operador que suscribiera nuevos contratos de concesión. Esta reforma perseguía rediseñar el sistema Transantiago en su totalidad, reduciendo los beneficios que los concesionarios esperaban obtener legítimamente de las concesiones.
10. Las Compañías, ante el *fait accompli* de la pérdida de sus Contratos de Concesión Iniciales, se vieron forzadas a suscribir en diciembre de 2011 nuevos Contratos Ad Referendum de Concesión de Uso de Vías Para la Prestación de Servicios de Transporte Público Urbano Remunerado de Pasajeros Mediante Buses (los “**Nuevos Contratos de Concesión**”) para poder seguir operando y recibir la devolución de ciertas sumas prometidas por el Estado (que el Estado condicionó a la suscripción de dichos Nuevos Contratos). Estas sumas correspondían al valor no consumido del Aporte a la Reserva Técnica Operativa, establecida en las Bases de la Licitación y en los Contratos de Concesión Iniciales, y pagada por los Demandantes al inicio de la concesión.
11. Estos Nuevos Contratos de Concesión desnaturalizaron el régimen económico de la misma, debido a que los componentes de los ingresos de los concesionarios fueron alterados sustantivamente y porque se incluyeron una serie de nuevos índices operacionales (de calidad, desempeño, etc.) no previstos con anterioridad y que darían lugar a la imposición de multas y penalidades. A pesar de todo, las Compañías aceptaron los Nuevos Contratos de Concesión confiando en ciertas manifestaciones y compromisos del Estado en cuanto a la tarifa, sus parámetros de ajuste (demanda, pasajeros transportados y kilómetros comerciales recorridos)

⁶ Luego, la Ley No. 20.378 creó un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros. Ver Ley No. 20.378 que “*crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros*” publicada el 5 de septiembre de 2009, **CL-2**.

⁷ La Ley No. 20.504 modificó la Ley No. 18.696 que “*modifica el artículo 6 de la Ley No. 18.502, autoriza la importación de vehículos, que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros*”. Ver Ley No. 20.504 que “*modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado*” publicada el 19 de marzo de 2011, **CL-3**.

y el cumplimiento de obligaciones propias como ente soberano que, a pesar de los cambios, permitirían que el negocio concesional fuese sostenible económicamente y mantuviese el equilibrio económico.

12. Sin embargo, el Estado no cumplió sus deberes ni las expectativas creadas (incluso estuvo lejos de adoptar las medidas que permitirían disminuir el uso del automóvil, la evasión y, con ello, aumentar la demanda de transporte en autobús) y adoptó una conducta arbitraria, discriminatoria e injusta hacia las Compañías que, como será demostrado, causó (y sigue causando) millonarios daños y perjuicios (entre otros, económicos y reputacionales). Ya en 2014, producto de lo anterior, las Compañías se vieron obligadas a acogerse a la protección del *Chapter 11* ante las Cortes de Nueva York.
13. Ante la negativa del Estado a atender las reclamaciones legítimas de los Demandantes, éstos las reiteraron formalmente el 10 de mayo de 2016 mediante una solicitud de consultas y negociaciones, y notificación de intención (la “**Notificación de Intención**”⁸), donde se explicaron en detalle los principales incumplimientos de Chile y su deber de indemnizar los millonarios daños y perjuicios causados. El Estado no ha dado ninguna importancia a estos reclamos, aceptando reunirse con los Demandantes – tan solo en dos oportunidades – para decirles que “*desconocía*” el caso o que debía “*estudiarlo*”. Pocos meses después de dicha Notificación de Intención, los Demandantes recibieron una carta del Estado de una única página donde, sin ningún sustento ni análisis, señaló haber cumplido con todas sus obligaciones internacionales⁹.
14. El Estado no ha considerado seriamente los reclamos de los Demandantes. Por el contrario, el Estado ha perseguido a las Compañías (que han incurrido y siguen incurriendo en pérdidas millonarias), aumentando la presión hasta destruir las Inversiones de los Demandantes en momentos que sabe especialmente críticos. Recientemente, el Estado ha adoptado otras medidas arbitrarias y discriminatorias que han agravado, aún más si cabe, el estrangulamiento financiero de las Compañías, por ejemplo:
 - a. al expropiar *de facto* varias de las rutas de servicio objeto de la Concesión para entregárselas a operadores locales (incluso en condiciones más favorables que las condiciones en que debían operar esos servicios las Compañías); y

⁸ Carta de los Demandantes a la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile del 10 de mayo de 2016, **C-3**.

⁹ Carta de la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile a los Demandantes del 26 de octubre de 2016, **C-4**.

- b. al retener indebidamente – por casi cuatro meses – el pago por más de US\$ 10 millones a Express.
15. Tales han sido los perjuicios causados a las Compañías que se han visto obligadas, en marzo de 2017, a acogerse al procedimiento de reorganización empresarial bajo la Ley N° 20.720. El Estado ha, en buena cuenta, destruido las Inversiones, hasta tal punto que las Concesiones son inviables si el Estado no remedia sus incumplimientos de forma urgente.
16. En estas circunstancias, los Demandantes se han visto obligados a presentar esta Solicitud. Luego de una breve descripción de las partes (**Sección 2**) y de los antecedentes fácticos del caso (**Sección 3**), se explicarán las violaciones del derecho internacional cometidas por el Estado (**Sección 4**). Seguidamente, se demostrará que las partes han consentido a arbitrar sus disputas bajo el Tratado (**Sección 5**) y que la Solicitud cumple con la normativa aplicable del CIADI (**Sección 6**). Luego de presentar algunas propuestas procesales para este arbitraje (**Sección 7**), sujeto a una amplia reserva de derechos (**Sección 8**), los Demandantes presentarán su Petitorio (**Sección 9**).

2. LAS PARTES EN EL ARBITRAJE

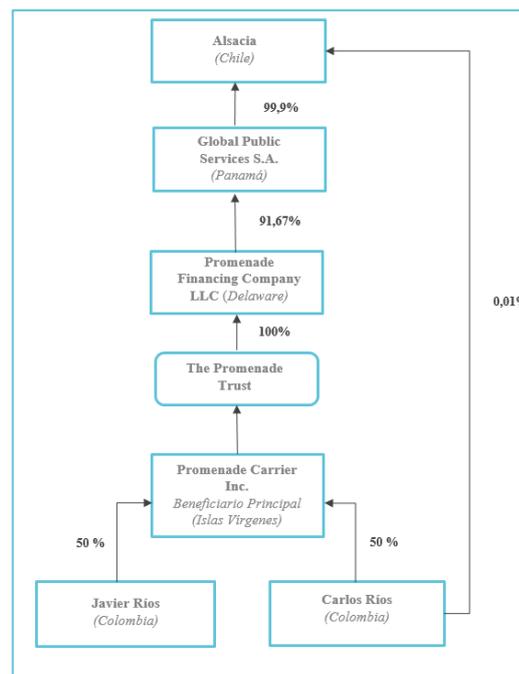
2.1 Los Demandantes

17. Los Demandantes en este arbitraje son las siguientes personas físicas:
- Carlos Mario Rios Velilla, natural de Colombia, identificado con Pasaporte No. PE065964 y domiciliado en la calle 72 No. 6-30, oficina 1002, Bogotá, Colombia¹⁰; y
 - Francisco Javier Rios Velilla, natural de Colombia, identificado con Pasaporte No. PE065503 y domiciliado en la calle 72 No. 6-30, oficina 1002, Bogotá, Colombia¹¹.
18. El Sr. Carlos Rios es Economista de la Universidad de los Andes (Bogotá), posee una Maestría en Economía de la Universidad de la Sorbona y es Doctor en Economía de la *École des hautes études en sciences sociales* (EHESS), ambas en París, Francia. Dada la importancia de su inversión en Chile, el Sr. Carlos Rios se mudó a Santiago en el año 2005 y vivió allí por los siguientes 5 años, con su familia, para manejar y supervisar directamente las Inversiones.
19. El Sr. Javier Ríos es Ingeniero Civil de la Universidad Nacional de Medellín y cuenta con estudios de postgrado en Economía en la Universidad de Los Andes (Bogotá).

¹⁰ Copia del pasaporte del Sr. Carlos Mario Rios Velilla, **C-5**.

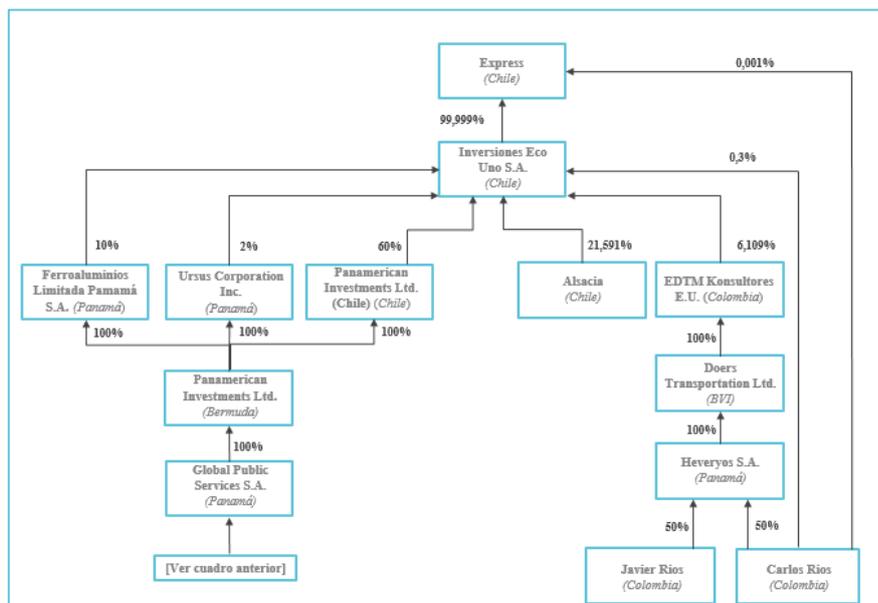
¹¹ Copia del pasaporte del Sr. Francisco Javier Rios Velilla, **C-6**.

20. Los Demandantes son reconocidos empresarios con amplia experiencia en la operación de concesiones de servicios públicos. Además del área de transporte de pasajeros, los Demandantes tienen inversiones en las áreas de distribución de combustibles, construcción, inmobiliaria, turismo, salud, emisión de licencias de conducir y soluciones tecnológicas en países como Colombia, Chile, Perú, Estados Unidos, Ecuador y Panamá. También integran las juntas directivas de importantes empresas en Colombia y Chile.
21. Los Demandantes tienen, de manera indirecta, el control de las Compañías. Este control se ejerce a través de diversas sociedades intermediarias.
22. Los Demandantes controlan Alsacia a través de Global Public Services S.A., como se muestra a continuación¹²:



¹² Respecto de las acciones de titularidad de Javier Ríos Velilla y Carlos Ríos Velilla en Promenade Carrier Inc., ver Certificados de Acciones Nos. 6 y 7 del 14 de diciembre de 2010, **C-7**. Respecto del establecimiento de The Promenade Trust y de la posición de Promenade Carrier Inc. como beneficiario principal del Trust, ver (i) Carta de Instrucción de Promenade Carrier Inc. a Amicorp Bank y Trust Limited relativa al establecimiento del Promenade Trust del 4 de mayo de 2011, **C-8**, y (ii) Certificado emitido por Amicorp Bank y Trust Limited relativo a la existencia del Promenade Trust y sus beneficiarios del 14 de diciembre de 2016, **C-9**. Respecto de la titularidad de los derechos de Amicorp Bank & Trust Limited, en su calidad de fiduciario del Promenade Trust, en Promenade Financing Company LLC, ver (i) Resolución de Promenade Financing Company LLC del 4 de mayo de 2011, **C-10** y (ii) Certificado emitido por Amicorp Bank y Trust Limited relativo a la existencia del Promenade Trust y sus beneficiarios el 14 de diciembre de 2016, **C-9**. Respecto de la titularidad de las acciones de Promenade Financing Company LLC en Global Public Services S.A., ver (i) Escritura Pública por medio de la cual South Investment Transportation S.A. cambió su denominación a Global Public Services S.A. del 22 de diciembre de 2010, **C-11**, y (ii) Certificado de Acciones No. 2, del 21 de junio de 2013, emitido por Global Public Services S.A. a favor de Promenade Financing Company LLC, **C-12**. Respecto de las acciones de titularidad de Global Public Services S.A. y Carlos Ríos Velilla en Alsacia, ver (i) Certificados de Acciones Nos. 14, 15, 16 y 17 del 28 de febrero de 2011, **C-13**, y (ii) Registro de Accionistas de Alsacia, **C-14**.

23. Los Demandantes controlan Express a través de Inversiones Eco Uno S.A., como se muestra a continuación¹³:



¹³ Respecto de la titularidad de acciones de Global Public Services S.A. en Panamerican Investments Ltd. (Bermuda), ver el Certificado de Acciones No. 2 del 12 de octubre de 2010 emitido por Panamerican Investments Ltd. (Bermuda) a favor de South Investment Transportation S.A., **C-15**, (ii) la Escritura Pública del 22 de diciembre de 2010 por medio de la cual South Investment Transportation S.A. cambió su denominación a Global Public Services S.A., **C-11**, (iii) la Resolución del Accionista único de Panamerican Investments Ltd. del 13 de marzo de 2012, **C-16**, y (iv) la Resolución del Accionista único de Panamerican Investments Ltd. del 26 de agosto de 2013, **C-17**. Respecto de Panamerican Investments Ltd. como único accionista de Ferroaluminios Limitada Panamá S.A., ver (i) el Certificado de Acciones No. 4 del 28 de enero de 2011 emitido por Ferroaluminios Limitada Panamá S.A. a favor de Grupo Transportador S.A., **C-18**, (ii) el Acuerdo de Compra de Acciones entre Grupo Transportador S.A. y Panamerican Investments Ltd. del 28 de febrero de 2011, **C-19** y (iii) el Certificado de composición accionaria emitido por el Director de Ferroaluminios Limitada Panamá S.A. del 15 de mayo de 2017, **C-20**. Respecto de Panamerican Investments Ltd. como único accionista de Ursus Corporation Inc., ver (i) el Certificado de Acciones No. 5 del 7 de octubre de 2010 emitido por Ursus Corporation Inc. a favor de Santa Ana Corporación Humanitaria S.A. y el endoso de dicho Certificado a favor de Panamerican Investments Ltd. del 28 de febrero de 2011, **C-21** y (ii) el Certificado de composición accionaria emitido por el Director de Ursus Corporation Inc. del 16 de mayo de 2017, **C-22**. Respecto de Panamerican Investments Ltd. (Chile) como subsidiaria de Panamerican Investments Ltd. (Bermuda), ver (i) el Extracto de Constitución de Panamerican Investments Ltd. (Chile) del 25 de noviembre 2010, **C-23**, (ii) la Protocolización del Extracto de Constitución de Panamerican Investments Ltd. (Chile) del 29 de noviembre 2010, **C-24** y (iii) la Copia de Inscripción de Panamerican Investments Ltd. (Chile) en el Registro de Comercio de Santiago del 24 de mayo de 2017, **C-25**. Respecto de las acciones de titularidad de Ferroaluminios Limitada Panamá S.A., Ursus Corporation Inc. y Panamerican Investments Ltd. (Chile) en Inversiones Eco Uno S.A., ver (i) los Certificados de Acciones Nos. 1 a 6, del 23 de octubre de 2009, emitidos por Inversiones Eco Uno S.A. a favor de Ferroaluminios Limitada Panamá S.A. y Ursus Corporation Inc., respectivamente, **C-26**, (ii) el Certificado de Accionistas No. 7 del 28 de febrero 2011 emitido por Inversiones Eco Uno S.A. a favor de Panamerican Investments Ltd. (Chile), **C-27**, (iii) el Registro de Accionistas de Inversiones Eco Uno S.A., **C-28** y (iv) el Certificado Accionario de Inversiones Eco Uno S.A., del 23 de mayo de 2017, **C-29**. Respecto de las acciones de titularidad de Alsacia, EDTM Konsultores E.U. y Carlos Rios Velilla en Inversiones Eco Uno S.A., ver (i) el Certificado de Acciones No. 6, del 23 de octubre de 2009, emitido por Inversiones Eco Uno S.A. a favor de Carlos Rios Velilla, **C-30**, (ii) el Registro de Accionistas de Inversiones Eco Uno S.A., **C-28** y (iii) el Certificado Accionario de Inversiones Eco Uno S.A., del 23 de mayo de 2017, **C-29**. Respecto de Doers Transportation Ltd. como único accionista de EDTM Konsultores E.U., ver el Certificado de Existencia y Representación Legal emitido por la Cámara de Comercio de Bogotá el 17 de mayo de 2017, **C-31**. Respecto de Heveryos S.A. como único accionista de Doers Transportation Ltd., ver el Certificado emitido por Overseas Management Company Trust Ltd. del 27 de agosto de 2015, **C-32**. Respecto de las acciones de titularidad de Javier Rios Velilla y Carlos Rios Velilla en Heveryos S.A., ver Certificación Accionaria emitida por Heveryos el 24 de mayo de 2017, **C-33**. Finalmente, respecto de las acciones de titularidad de Inversiones Eco Uno S.A. y Carlos Rios Velilla en Express, ver (i) los Certificados de Acciones Nos. 6 a 9, del 6 de marzo de 2007, y 10 a 11, del 30 de julio de 2007, emitidos por Express a favor de Inversiones Eco Uno S.A. y Carlos Rios Velilla, **C-34**, y (ii) el Registro de Accionistas de Express, **C-35**.

24. De acuerdo con la Regla 18 de las Reglas de Arbitraje y los poderes de representación otorgados por los Demandantes¹⁴, éstos son representados en este arbitraje por las siguientes personas, a quienes deberá remitirse toda la correspondencia y notificaciones relativas al presente arbitraje:

Eduardo Silva Romero
José Manuel García-Represa
Erica Stein
Audrey Caminades
DECHERT (PARIS) LLP
32, rue de Monceau, 75008 París
Francia
T: +33 1 57 57 80 80
F: +33 1 57 57 80 81
eduardo.silvaromero@dechert.com
jose-manuel.garciarepresa@dechert.com
erica.stein@dechert.com
audrey.caminades@dechert.com
alsacia-internal@dechert.com

2.2 La Demandada

25. La Demandada en este arbitraje es Chile, quien es parte del Tratado vigente desde el 8 de mayo de 2009 y del Convenio CIADI vigente desde el 24 de octubre de 1991.
26. Los Demandantes solicitan respetuosamente a la Secretaría del CIADI que notifique la presente Solicitud a Chile en la siguiente dirección:

Dirección de Asuntos Jurídicos
Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Chile
Teatinos No. 180, piso 16
Santiago de Chile, 7510056
Chile

3. LOS ANTECEDENTES FÁCTICOS

27. En 2003, el MTT diseñó un nuevo sistema de transporte público para la capital del país al que denominó “Transantiago”. El propósito de este proyecto era reformar, en su totalidad, el sistema de transporte público pre-existente en la ciudad de Santiago, que operaba desde 1992 con altos niveles de informalidad (el servicio de transporte público era atendido, entre otros, por alrededor de 8000 buses, en su mayoría pertenecientes a pequeños empresarios), elevados

¹⁴ Poder de representación otorgado por los Demandantes a Dechert LLP del 23 de mayo de 2017, C-36.

niveles de contaminación ambiental (producto, entre otros, de la informalidad de los operadores), y con grandes ineficiencias¹⁵.

28. El proyecto Transantiago propuso ampliar y modernizar la red de transporte público chilena. Por un lado, si bien el sistema de buses seguiría existiendo, éste sería operado por un número limitado de concesionarios, se realizaría una reorganización de las rutas (para reducir duplicidades en las zonas céntricas y ejes principales), y el sistema sería complementado por el transporte de la Empresa de Transporte de Pasajeros Metro S.A (“**Metro**”) y trenes suburbanos. Para estos efectos, el MTT realizaría licitaciones públicas de servicios troncales (que operan en las principales arterias de la ciudad) y recorridos alimentadores (que realizan viajes cortos dentro de una zona geográfica limitada y que llevan a los pasajeros desde y hacia los troncales). Transantiago sería, así, un sistema “tronco-alimentado” donde coexistirían varios ejes troncales, siendo el metro un eje troncal adicional (como se verá más adelante, el Estado ha ido modificando la estructura de este sistema, base para las Inversiones de los Demandantes, convirtiéndolo en un sistema “metro-alimentado” donde el metro es el eje central del sistema y los buses se han ido transformando en meros alimentadores). Las líneas 1 y 4 operadas por las Compañías desde 2005 son unidades de negocio troncales.
29. Por otro lado, Transantiago permitiría incorporar vehículos más modernos al sistema de transporte público y reemplazar el cobro físico de la tarifa (hasta entonces, realizado directamente por el chofer) por un sistema de pago electrónico único para el sistema de redes troncales, alimentadores y Metro¹⁶. La integración tarifaria debía permitir que los usuarios pagaran una tarifa única independientemente del medio de transporte elegido, bajo ciertas condiciones, y con ello evitar que necesariamente se pagara la suma de los pasajes individuales de cada servicio. Para ello, era indispensable disponer de sistemas de contabilización (para determinar las etapas de un viaje individual en distintos medios de transporte), sistema de gestión de flota (que permitiera gestionar y controlar la flota), y recaudación (por una entidad centralizadora que pagaría a los operadores según el número de pasajeros transportados). Estos sistemas debían ser provistos por el AFT, quien comercializaría y proveería la red de recarga del medio de pago, recaudaría las tarifas, mantendría el sistema de conteo de pasajeros y etapas, y pagaría a cada operador según su contrato de concesión (*clearing financiero*)¹⁷.

¹⁵ Andrés Gómez-Lobo, “Transantiago: una reforma en panne”, publicado en Trabajos de Investigación en Políticas Públicas (TIPS), Universidad de Chile, No. 4 (junio 2007), pág. 4, **C-37**.

¹⁶ Andrés Gómez-Lobo, “Transantiago: una reforma en panne”, publicado en Trabajos de Investigación en Políticas Públicas (TIPS), Universidad de Chile, No. 4 (junio 2007), pág. 6, **C-37**.

¹⁷ Andrés Gómez-Lobo, “Transantiago: una reforma en panne”, publicado en Trabajos de Investigación en Políticas Públicas (TIPS), Universidad de Chile, No. 4 (junio 2007), pág. 6, **C-37**.

30. Chile inició el proceso de licitación de las concesiones del servicio de bus del sistema Transantiago en 2003. A través de las Compañías, los Demandantes presentaron ofertas para adjudicarse la operación de las Unidades de Negocios Troncales n° 1 y n° 4¹⁸, ofertas que resultaron exitosas.
31. En enero de 2005, el Estado adjudicó a Alsacia la concesión de la Unidad de Negocio Troncal n° 1 y a Express la Concesión de la Unidad de Negocio Troncal n° 4, las que representan, en la actualidad y en términos de pasajeros, más del 30% del servicio de buses en Santiago de Chile (lo que convierte a las Compañías en las mayores operadoras privadas de servicios públicos de Transantiago).
32. El Estado adjudicó otras doce concesiones: tres para servicios troncales (adicionales a los adjudicados a las Compañías) y nueve para recorridos alimentadores¹⁹. La mayoría de los adjudicatarios de estas concesiones eran operadores chilenos del antiguo sistema de transportes de Santiago de Chile. Con posterioridad a la licitación, entraron al sistema otros operadores no chilenos: en Subus (Grupo Fanalca, de capitales colombianos) y en RedBus (Veolia, hoy Transdev, de capitales franceses).
33. Las Compañías suscribieron los Contratos de Concesión Iniciales el 28 de enero de 2005²⁰, y éstos fueron aprobados por el MTT el 2 de febrero siguiente²¹. En virtud de estos Contratos, las Compañías se obligaron a prestar el servicio de transporte de pasajeros mediante buses y recibieron – a título de concesión – el derecho de usar de modo exclusivo las vías de la ciudad de Santiago que corresponden a los recorridos incluidos en cada Contrato de Concesión, por un periodo inicial de 48 meses (extensible hasta 132 meses para ambas Compañías). El derecho de uso exclusivo de las vías fue un elemento esencial para los Demandantes, por cuanto les aseguraba cubrir ciertos recorridos sin competencia. Asimismo, el Estado otorgó a las Compañías el derecho a explotar económicamente la actividad de transporte de las áreas que les fueron entregadas en concesión, recibiendo una remuneración por los servicios prestados.
34. Los servicios a ser prestados por las Compañías estaban establecidos en los Anexos 1 y 2 de los Contratos de Concesión Iniciales, los cuales determinaban las vías entregadas en concesión y sus condiciones de uso, y los servicios o recorridos que las Compañías debían prestar. Las

¹⁸ Propuesta Técnico-Económica en la Licitación Transantiago 2003 de Express de diciembre de 2004, **C-38**; Propuesta Técnico-Económica en la Licitación Transantiago 2003 de Alsacia de diciembre de 2004, **C-51**.

¹⁹ Andrés Gómez-Lobo, “Transantiago: una reforma en panne”, publicado en Trabajos de Investigación en Políticas Públicas (TIPS), Universidad de Chile, No. 4 (junio 2007), pág. 8, **C-37**.

²⁰ Contratos de Concesión Iniciales, **C-1** y **C-2**.

²¹ Resolución del MTT No. 331 del 2 de febrero 2005, **C-39**.

características y condiciones de dichos servicios debían constar en el “Programa o Plan de Operación”, que abordaría aspectos tales como: (i) la cantidad de buses necesarios; (ii) el detalle específico de los trazados; (iii) los horarios de salida de los buses; y (iv) otros asuntos operativos.

35. En cuanto a la remuneración de las Compañías, el Estado les pagaría una contraprestación compuesta por un monto fijo y otro variable. El monto fijo equivalía al 95% de los ingresos totales (aproximadamente) y se pagaba de forma quincenal. Se trataba de un ingreso garantizado²² que, en la práctica, no estaba condicionado a la demanda de pasajeros, lo que otorgaba a las Compañías un nivel de ingresos estable (algo fundamental para poder recuperar una importante inversión a largo plazo). Este fue un elemento clave en la licitación porque permitió al Estado atraer inversionistas. Por su parte, el monto variable equivalía al 5% de los ingresos totales y se calculaba con base en el número de pasajeros transportados. En ambos casos, las deducciones que podía aplicar el Estado eran limitadas y consistían, fundamentalmente, en multas por infracciones a los Contratos de Concesión Iniciales.
36. El 22 de octubre de 2005, las Compañías comenzaron la prestación de servicios de transporte público de pasajeros asociados a las unidades de negocio correspondientes. Transantiago entró en fase de régimen recién a inicios de 2007. Antes de ello, sin embargo, hubo un período de transición que debió ir desde mediados de 2005 hasta mediados de 2006, pero que en la realidad se aplazó hasta febrero de 2007 por diversas insuficiencias del Estado en implementar el nuevo sistema.
37. Entre otras medidas estatales que causaron daños a las Compañías, durante el período de transición, el MTT no resguardó la exclusividad de las rutas atribuidas a los nuevos concesionarios, permitiendo que los antiguos operadores siguieran operando en dichas rutas (lo que causó grandes perjuicios económicos a los concesionarios²³).
38. Con todo, Express operó 412 buses al inicio de la etapa de transición y alcanzó 606 buses antes del inicio de la etapa de régimen. Por su parte, Alsacia operó más de 1600 buses al inicio de la etapa de transición (entre buses nuevos y usados (arrendados)), y operó con 533 buses nuevos desde el inicio de la etapa de régimen.

²² Contratos de Concesión Iniciales, cláusula 24 (“Conforme a lo dispuesto en las Bases de Licitación Transantiago 2003, el sistema cuenta con las siguientes garantías propias, con el objeto de garantizar que el Concesionario reciba los Ingresos Esperados [...] Si aún así, los Concesionarios no pudieren recibir los Ingresos Esperados, el Ministerio se compromete a hacer los mejores esfuerzos para preservar el equilibrio económico del Sistema.”), C-1 y C-2.

²³ Andrés Gómez-Lobo, “Transantiago: una reforma en panne”, publicado en Trabajos de Investigación en Políticas Públicas (TIPS), Universidad de Chile, No. 4 (junio 2007), pág. 8, C-37.

39. Sin embargo, la situación se volvió caótica a partir de febrero del 2007 con la puesta en marcha de Transantiago. En efecto, a pesar del tiempo transcurrido, el sistema de pago electrónico (una de las grandes promesas del sistema), el sistema de gestión de flotas y el sistema de conteo de pasajeros (necesario para el *clearing financiero*) no estaban aún operativos. La AFT tampoco tenía implementado el sistema de gestión de flotas (necesario para monitorear la ubicación en tiempo real de los buses y poder cumplir las frecuencias comprometidas) y el Estado seguía sin proveer una infraestructura vial adecuada para los nuevos buses (haciendo que los buses sufrieran un desgaste prematuro, con la consiguiente reducción de su vida útil, incremento de sus costos de mantenimiento y merma en la calidad del servicio)²⁴. Tampoco Metro ni la propia AFT habían hecho las inversiones comprometidas para ampliar la red de recarga del medio de pago. Asimismo, los usuarios del servicio no fueron debidamente informados sobre los nuevos horarios de operación de los buses ni las rutas cubiertas, y existía una malla de transporte inadecuada, todo lo cual generó retrasos y un gran descontento entre los usuarios del sistema que llevó al MTT a decretar temporalmente la tarifa libre en todo el sistema (con el consiguiente perjuicio para las Compañías y efectos, como la evasión, que aún perduran).
40. En este contexto, en marzo de 2011, se publicó la Ley No. 20.504, que modificó el régimen jurídico del transporte público otorgado en concesión²⁵. Concretamente, la Ley No. 20.504 (i) estableció exigencias adicionales para la prestación del servicio público de transporte (como el servicio de bus) y (ii) facultó al MTT para dejar sin efecto los contratos de concesión existentes (entre ellos, los Contratos de Concesión Iniciales) y suscribir nuevos contratos de concesión (sin licitación) con cualquier operador que se comprometiese a cumplir con dichas exigencias adicionales a través de la suscripción de nuevos contratos de concesión. La Ley No. 20.504 facultó *“al Estado a través del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones para poner término anticipado a los contratos (...) que comprendan la prestación de servicios concesionados de transporte público o servicios complementarios en las comunas de la Región Metropolitana, cuando un cambio de circunstancias hiciere innecesario el servicio para la satisfacción de las necesidades públicas o demandare su rediseño o complementación para efectos de mejorar la continuidad, condiciones de seguridad y calidad del sistema”*²⁶. Con base en estas atribuciones, el MTT dejó sin efecto los Contratos de Concesión Iniciales.

²⁴ Andrés Gómez-Lobo, “Transantiago: una reforma en panne”, publicado en Trabajos de Investigación en Políticas Públicas (TIPS), Universidad de Chile, No. 4 (junio 2007), pág. 9, **C-37**.

²⁵ Ley No. 20.504 que “*modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado*” publicada el 19 de marzo de 2011, **CL-3**.

²⁶ Ley No. 20.504 que “*modifica el régimen jurídico del transporte público concesionado*” publicada el 19 de marzo de 2011, Artículos Transitorios, Artículo primero, **CL-3**.

41. Poco tiempo después, el MTT forzó a las Compañías a suscribir los Nuevos Contratos de Concesión. Estos contratos, sin embargo, se encontraban sujetos a términos económicos muy distintos a los contenidos en los Contratos de Concesión Iniciales. Concretamente, bajo los Nuevos Contratos de Concesión, el monto fijo de remuneración a las Compañías se reducía hasta un 30% (en lugar de 95% bajo los Contratos de Concesión Iniciales) y el monto variable se incrementaba hasta un 70% (en lugar de 5% bajo los Contratos de Concesión Iniciales). Este monto variable, además, se calcularía multiplicando el precio por pasajero transportado (denominado “**PPT**”) por el número de validaciones. Bajo este nuevo esquema remunerativo, el Estado redujo dramáticamente la remuneración estable de las Compañías y sus ingresos pasaron a depender de la demanda de pasajeros formales (es decir, de aquellos que pagan por el transporte – por oposición a los pasajeros que evaden el pago). Adicionalmente, este esquema incorporó una serie de penalizaciones y deducciones (sobre los ingresos de las Compañías) basadas en el cumplimiento de índices de calidad, operativos y de desempeño que dependían, en gran parte, del previo cumplimiento de obligaciones y compromisos estructurales del propio Estado, que no fueron ni han sido cumplidos. Además, bajo el nuevo esquema, el Estado privó a las Compañías del uso exclusivo de las vías concesionadas y les otorgó un uso preferente, permitiendo que otros concesionarios puedan utilizar – con ciertos límites – dichas vías también.
42. Las Compañías, ante el *fait accompli* de la pérdida de sus Contratos de Concesión Iniciales y diversas presiones se vieron forzadas a suscribir en diciembre de 2011 los Nuevos Contratos de Concesión para poder seguir operando y recibir la devolución de ciertas sumas prometidas por el Estado (que el Estado condicionó a la suscripción de dichos Nuevos Contratos). Las Compañías confiaron en diversos compromisos asumidos por el Estado. Por ejemplo, el Estado se comprometió a combatir la evasión para permitir a las Compañías percibir un mayor ingreso variable que compensase el menor ingreso fijo. El Estado también se comprometió a realizar mejoras en la deficiente infraestructura vial de manera que las Compañías contaran con una flota adecuada y suficiente para poder cumplir con sus planes de operación (sin ser indebidamente penalizados). Habida cuenta de estos compromisos (que aseguraban que el negocio concesional sería sostenible económicamente), y con el fin de dar continuidad al servicio de transporte público de pasajeros (y recibir la indemnización prometida por el Estado), las Compañías aceptaron suscribir los Nuevos Contratos de Concesión.
43. No obstante lo anterior, el Estado no cumplió con los compromisos asumidos ni con las expectativas creadas en los Demandantes. Asimismo, a partir de la suscripción de los Nuevos Contratos de Concesión, el Estado adoptó medidas arbitrarias, injustas y discriminatorias

hacia las Compañías que les han causado (y siguen causando) millonarios daños y perjuicios (de carácter económico y reputacional, entre otros).

44. Durante la ejecución de los Nuevos Contratos de Concesión, el Estado ha incumplido diversas obligaciones a su cargo (en su calidad de ente soberano), lo que, entre otras consecuencias, ha causado, mantenido y acrecentado un desequilibrio económico-financiero de las Concesiones. El Estado ha hecho caso omiso a las reiteradas solicitudes de los Demandantes para remediar esta situación. De manera enunciativa, el Estado:

- **Incumplió su deber de controlar y disminuir la evasión en el pago de los viajes y, más bien, trasladó totalmente dicha responsabilidad a las Compañías**, lo que las ha llevado a incurrir en cuantiosos gastos por este concepto. A diferencia del Estado, no obstante, las Compañías no cuentan con los medios idóneos para hacer frente a la evasión (como, por ejemplo, el uso de la fuerza pública) ni con una normativa que respalde la implementación de medidas anti-evasión. En estas circunstancias, los ingresos de las Compañías se han visto considerablemente reducidos (como explicamos antes, el ingreso variable de las Compañías depende del número de validaciones).
- **Incumplió su deber de realizar mejoras en la infraestructura vial existente**. Las Compañías han solicitado reiteradamente al Estado que realice estas mejoras, explicándole que, entre otros efectos, el deficiente estado de la infraestructura vial: (i) reduce la demanda de pasajeros del servicio de buses; (ii) incrementa el tiempo en que los buses de las Compañías recorren sus rutas de servicio (reduciendo los índices de calidad del servicio, lo que ha conllevado la imposición de descuentos a los ingresos); (iii) reduce la vida útil de los buses; (iv) incrementa los costos de mantenimiento y operación; y (v) genera insuficiencia de la flota para cumplir los planes de operación que resuelve la autoridad, todo lo cual causa un daño significativo a las Compañías. A pesar de ello, hasta la fecha, el Estado ha ignorado las solicitudes de las Compañías.
- **Incumplió su deber de solicitar (y, por ende, financiar) el incremento de la flota de buses de las Compañías, pero sí lo hizo a favor de otros concesionarios chilenos de Transantiago**. Las Compañías deben contar con una flota de buses suficiente que les permita cumplir con su plan de operaciones (y así evitar deducciones y penalizaciones indebidas a sus ingresos). En octubre de 2015, el Directorio de Transporte Público Metropolitano de Chile (el “DTPM”) reconoció que la flota de buses de las Compañías era un 7% inferior a la requerida para cumplir con su plan de operaciones (lo que, en la

práctica, significaba un déficit de 133 buses)²⁷. No obstante ello y las solicitudes repetidas de las Compañías, el Estado no ha cumplido con solicitar (y, por ende, financiar) el incremento de la flota de buses en la medida necesaria para cubrir dicho déficit.

El Estado, sin embargo, ha adoptado una posición muy distinta con otros operadores chilenos de Transantiago que enfrentaron esta misma situación, a quienes sí ha solicitado (y financiado) el incremento de la flota, otorgándoles un trato más favorable.

Además, en una clara muestra de arbitrariedad, el Estado ha invocado la insuficiencia de la flota de autobuses de las Compañías (que el propio Estado ha reconocido) para expropiar algunas de sus rutas, como explicamos más adelante.

- **Incumplió su deber de controlar y reprimir los actos de vandalismo, y, de hecho, adoptó medidas discriminatorias que expusieron a las Compañías a dichos actos**, lo que les ha causado (y sigue causando) cuantiosos daños personales y materiales (y ha condicionado su capacidad operacional). Por ejemplo, el Estado ha forzado a las Compañías a continuar operando y reforzar la operación durante eventos multitudinarios de alta conflictividad (como partidos de fútbol) donde es sabido que los actos de vandalismo se producen con mayor frecuencia e intensidad. El Estado no ha replicado este tratamiento con otros operadores (como la empresa de Metro, de propiedad estatal – directo competidor de las Compañías), a quienes ha autorizado a cerrar sus estaciones adyacentes a los estadios de fútbol cuando se realizan partidos y/u otros eventos multitudinarios. Este trato discriminatorio ha tenido (y sigue teniendo) un impacto grave en el patrimonio de las Compañías por cuanto, como ha señalado el DTPM (refiriéndose al período 2012 – 2016), “[e]l 47% de los incidentes [de vandalismo] registrados (...) está asociado a eventos deportivos”²⁸.
- **Expropió ilícitamente cinco de las rutas de servicio adjudicadas a las Compañías**²⁹ y las otorgó a otros operadores de nacionalidad chilena (agravando, así, aún más la situación financiera de las Compañías al reducirle sus ingresos).

²⁷ Oficio No. 5188/2015 del DPTM del 6 de octubre de 2015, **C-40** y Oficio No. 5189/2015 del DPTM del 6 de octubre de 2015, **C-41**.

²⁸ Directorio de Transporte Público Metropolitano de Chile, “Vandalismo a Buses del Sistema de Transporte Público. Datos Enero 2012 – Abril 2016”, 21 de junio de 2016, pág. 5, **C-42**.

²⁹ Se trata del servicio 112 de Alsacia, así como de los servicios 424, 416 E, D06 y D13 de Express. Ver Oficio No. 4447/2016 del DPTM del 26 de agosto de 2016, **C-43**, Oficio No. 5652/2016 del DPTM del 26 de octubre de 2016, **C-44**; Oficio No. 231/2017 del DPTM del 19 de enero de 2017, **C-45**.

³¹ Hecho Esencial Inversiones Alsacia S.A., 17 de diciembre de 2014, **C-46**.

- **En general, y de manera sistemática**, el Estado (i) ha aplicado a las Compañías deducciones y penalizaciones injustificadas, y (ii) ha obligado a las Compañías a operar rutas de servicio en condiciones menos favorables que las otorgadas a operadores chilenos.
45. Como reflejan los hechos del caso, el Estado ha destruido las Inversiones de los Demandantes, eliminando poco a poco los beneficios que éstos debían obtener de las Concesiones e imponiéndoles condiciones cada vez más gravosas (todo esto, en adición al incumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado en 2011). Así, el Estado primero recortó la compensación que las Compañías debían obtener por las Concesiones, reduciendo los ingresos fijos, que representaban el 95% de la remuneración total, hasta un 30%. Segundo, el Estado creó e impuso, de manera repentina, una serie de índices operacionales que incrementaron los costos de las Compañías y que fueron utilizados por el Estado para penalizarlas indebidamente. Tercero, el Estado sustituyó el uso exclusivo que tenían las Compañías de las vías concesionadas por un uso preferente. Cuarto, el Estado modificó el esquema base de Transantiago, caracterizado por varios ejes troncales (algunos operados por las Compañías) donde el metro era uno más (sistema “tronco-alimentado”), por un sistema donde hay un solo eje estructurante (el Metro) y las líneas de buses (como las operadas por las Compañías) actúan como meras alimentadoras (sistema “metro-alimentado”). Quinto, en 2016, el Estado expropió 5 de las rutas de servicios de las Compañías. Estas son sólo algunas de las medidas que el Estado ha adoptado, de manera progresiva, en perjuicio de las Compañías y que, aunado al incumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado en 2011, terminaron por estrangular financieramente a las Compañías y destruir las Inversiones de los Demandantes.
46. El incumplimiento de los compromisos asumidos por el Estado, así como las medidas arbitrarias, injustas y discriminatorias adoptadas en perjuicio de las Compañías han causado daños millonarios a los Demandantes.
47. De manera enunciativa, las acciones del Estado han:
- Reducido los ingresos de las Compañías derivados de la operación de sus líneas concesionadas de Transantiago.
 - Obligado a las Compañías a incurrir en cuantiosos gastos para luchar, *motu proprio*, contra la evasión.
 - Obligado a las Compañías a incurrir en cuantiosos sobrecostos para cubrir daños personales y materiales causados, entre otros, por actos de vandalismo.

- Obligado a las Compañías a incurrir en cuantiosos sobrecostos para lidiar con las insuficiencias en sus flotas de buses, incluido para paliar el envejecimiento de la flota.
48. Debido al grave deterioro de la situación financiera de las Compañías, para hacer frente a sus obligaciones y poder continuar con sus operaciones, Alsacia debió iniciar un proceso de reestructuración de su deuda en el año 2014 bajo la normativa del *Chapter 11* ante las Cortes de Nueva York³⁰.
 49. El 4 de febrero de 2016, los Demandantes enviaron una comunicación al Estado donde explicaron, de manera detallada, el impacto que las principales acciones y omisiones del Estado tenían en las Concesiones, la urgencia de tomar acciones correctivas y el estrangulamiento financiero que estaban sufriendo las Compañías³¹. A pesar de su importancia, y en clara muestra de desinterés hacia las Inversiones de las Demandantes (desinterés que sería confirmado más adelante), el Estado nunca respondió a esta carta.
 50. Por ello, el 10 de mayo de 2016, los Demandantes enviaron una Notificación de Intención al Estado en la que reiteraron, en detalle, los hechos subyacentes a la disputa, los incumplimientos del Estado al Tratado y los perjuicios sufridos a causa de dichos incumplimientos. En ella, los Demandantes solicitaron al Estado iniciar negociaciones con miras a resolver la disputa de forma amistosa.
 51. Las partes sostuvieron una primera reunión de negociación el 15 de junio de 2016. Para sorpresa de los Demandantes, a pesar del tiempo transcurrido desde el envío de la Notificación de Intención, en dicha reunión la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales de Chile (la “**DIRECON**”) les informó que desconocía los pormenores del caso, y se comprometió a escribir a los Demandantes – en las siguientes dos semanas – proponiendo modalidades y fechas para las negociaciones. Los Demandantes enfatizaron en dicha reunión la necesidad de resolver la situación con urgencia (entre otros, porque Alsacia debía pagar a sus bonistas US \$ 23.7 millones la semana siguiente) y solicitaron al Estado no adoptar medidas que pudieran agravar la disputa.
 52. El Estado no cumplió con lo prometido y Alsacia finalmente no pudo pagar a los bonistas. Asimismo, sin ninguna justificación y en abierta contradicción con lo solicitado por los Demandantes, el 30 de junio de 2016, el MTT inició un proceso para expropiar la ruta de servicio No. 112-diurno otorgada en concesión a Alsacia, uno de sus servicios rentables. Los Demandantes solicitaron al MTT y a la DIRECON que detuviese la expropiación, sin

³¹ Carta de los Demandantes al MTT del 4 de febrero de 2016, C-47.

resultados. La expropiación de la ruta de servicio No. 112-diurno se concretó el 24 de septiembre de 2016,³² al ser entregada a un operador de nacionalidad chilena. Es revelador que el Estado no expropiase el servicio No. 112-nocturno, que era deficitario en relación al diurno.

53. A pesar de lo anterior, aún con la esperanza de poder llegar a un acuerdo amistoso, los Demandantes insistieron con la DIRECON para avanzar en las negociaciones, logrando concretar una segunda reunión el 29 de julio de 2016. En esta reunión, no obstante, la DIRECON se limitó a decirles que “seguía estudiando el caso” y rechazó las solicitudes de los Demandantes para fijar futuras reuniones de negociación.
54. Menos de un mes después, sin ninguna legítima justificación y en clara contradicción con su deber de no agravar la disputa, el MTT inició otro proceso de expropiación, esta vez, de 4 de las rutas de servicio otorgadas en concesión a Express (las rutas Nos. 424, 416E, D06 y D13), todas con un EBITDA positivo. Los Demandantes solicitaron al MTT y a la DIRECON que detuviese estas expropiaciones, sin resultados. La expropiación de las rutas de servicio Nos. 424 y 416E se concretó en diciembre de 2016, y de las rutas D06 y D13 en febrero de 2017³³.
55. A estas alturas, estaba claro que el Estado no tenía interés en solucionar de forma amistosa la disputa. Esto quedó confirmado el 26 de octubre de 2016 cuando la DIRECON envió a los Demandantes una carta (de una página y sin ningún sustento) donde afirmó que Chile había cumplido con todas sus obligaciones³⁴.
56. En lugar de remediar la grave situación en la que se encuentran las Compañías y compensar el daño causado, Chile ha adoptado medidas que lo agravan (retrasando indebidamente, por ejemplo, un pago por más de US\$ 10 millones a Express).
57. Recientemente, las Compañías se han visto obligadas a acogerse al procedimiento de reorganización empresarial bajo la Ley N° 20.720³⁵, un procedimiento judicial que tiene por finalidad reorganizar los pasivos y activos de la empresa para permitir su continuidad.

³² Oficio No. 4447/2016 del DPTM del 26 de agosto de 2016, **C-43**.

³³ Oficio No. 5652/2016 del DPTM del 26 de octubre de 2016, **C-44**; Oficio No. 231/2017 del DPTM del 19 de enero de 2017, **C-45**.

³⁴ Carta de la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile a los Demandantes del 26 de octubre de 2016, **C-4**.

³⁵ Hecho Esencial Inversiones Alsacia S.A., 17 de marzo de 2017, **C-48**; Hecho Esencial Express de Santiago Uno S.A., 17 de marzo de 2017, **C-49**.

58. Con fines de claridad, los hechos mencionados en esta sección 3 no representan todos los hechos en que los Demandantes sustentan su reclamo. Los Demandantes se reservan el derecho, en este arbitraje, de complementar los hechos antes mencionados, así como de presentar y analizar el impacto de cualquier otro hecho que haya ocurrido o pueda ocurrir y que afecte la situación de los Inversionistas y/o de las Inversiones.

4. CHILE HA VIOLADO SUS OBLIGACIONES BAJO EL TRATADO

59. Con sus acciones y omisiones, Chile ha incumplido varias de sus obligaciones bajo el Tratado. Concretamente, Chile no ha brindado un trato justo y equitativo a las Inversiones de los Demandantes (**Sección 4.1**), ha incumplido las obligaciones asumidas en relación con las Inversiones de los Demandantes (**Sección 4.2**), ha otorgado un trato menos favorable a las Inversiones de los Demandantes que a las de inversionistas chilenos (**Sección 4.3**), no ha brindado protección y seguridad plenas a las Inversiones de los Demandantes (**Sección 4.4**), y ha expropiado ilegalmente las Inversiones de los Demandantes (**Sección 4.5**).

4.1 Chile no ha brindado un trato justo y equitativo a las Inversiones de los Demandantes

60. En virtud del Artículo 9.4 (1) del Tratado, Chile se obligó a otorgar:

*a las inversiones cubiertas [de los Demandantes] un trato acorde con el derecho internacional consuetudinario, incluido el trato justo y equitativo*³⁶.

61. El estándar de trato justo y equitativo requiere “[the] provi[sion] to international investments treatment that does not affect the basic expectations that were taken into account by the foreign investor to make the investment”³⁷. Asimismo, bajo este estándar, los Estados se obligan a respetar el debido proceso, actuar de forma transparente, no utilizar la coerción, no abusar del derecho ni actuar de mala fe, ni tampoco de forma arbitraria, discriminatoria o inconsistente. Por ello, la jurisprudencia internacional ha señalado que, como parte de este estándar, debe evaluarse “‘whether due process has been denied to the investor’; ‘whether there is an absence of transparency in the legal procedure or in the actions of the State’; ‘whether there has been harassment, coercion, abuse of power or other bad faith conduct by the host State’; and ‘whether any of the actions of the State can be labelled as arbitrary, discriminatory or inconsistent’”³⁸.

³⁶ Tratado, Artículo 9.4 (1), **CL-1**.

³⁷ *Técnicas Medioambientales Tecmed, S.A. c. Estados Unidos Mexicanos*, Caso CIADI No. ARB(AF)/00/2, Laudo del 29 de mayo de 2003, párr. 154, **CL-4**.

³⁸ *Bosh International, Inc. y B&P, Ltd. Foreign Investment Enterprise c. Ucrania*, Caso CIADI No. ARB/08/11, Laudo del 25 de octubre de 2012, párr. 212, **CL-5**.

62. Chile violó el Art. 9.4 del Tratado. Como se explicó en la sección 3 supra, Chile no respetó los compromisos asumidos con las Compañías al suscribir los Nuevos Contratos de Concesión, incluidos los de controlar y reducir la evasión en el pago de los viajes, el mejorar la infraestructura vial existente y el solicitar (y, por ende, financiar) el incremento de la flota de buses de las Compañías, entre otros. Asimismo, Chile adoptó medidas arbitrarias e injustas contra las Compañías (por ejemplo, al expropiar 5 de sus rutas de servicio) y les otorgó un trato discriminatorio respecto de otros operadores chilenos de Transantiago (por ejemplo, al exponerlas a actos de vandalismo (protegiendo al Metro, como principal competidor del sistema) y negarse a solicitar el incremento de la flota de buses de las Compañías).
63. Las acciones y omisiones de Chile, individual y/o conjuntamente consideradas, configuran una violación del estándar de trato justo y equitativo contenido en el Artículo 9.4 del Tratado. En particular, y de manera enunciativa, el proceder de Chile es contrario a las expectativas legítimas de los Demandantes, el debido proceso y la transparencia, así como a la prohibición de adoptar medidas arbitrarias y discriminatorias. Con sus actos, Chile ha frustrado el propósito económico de las Inversiones de los Demandantes³⁹.

4.2 Chile ha incumplido las obligaciones asumidas en relación con las Inversiones de los Demandantes

64. Como explicamos en la sub-sección precedente, el proceder de Chile es contrario al estándar de trato justo y equitativo del Tratado. Asimismo, con dicho proceder Chile ha incumplido sus obligaciones legales (entre otras, de mantener el equilibrio económico de las Concesiones).
65. Si bien el Tratado no contiene una cláusula paraguas, su Artículo 9.3 sí contempla una cláusula de Trato de Nación Más Favorecida (“NMF”), en virtud de la cual Chile se obligó a otorgar a:

*las inversiones cubiertas [de los Demandantes] un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a las inversiones en su territorio de inversionistas de cualquier país no Parte*⁴⁰.

66. La cláusula de NMF es comúnmente utilizada para importar a un tratado protecciones sustantivas de otros tratados⁴¹.

³⁹ *SGS Société Générale de Surveillance S.A. c. República de Paraguay*, Caso CIADI No. ARB/07/29, Decisión sobre Jurisdicción del 12 de febrero de 2010, párr. 146, **CL-6**.

⁴⁰ Tratado, Artículo 9.3 (2), **CL-1**.

⁴¹ R. Dolzer and C. Schreuer, *Principles of International Investment Law*, Oxford University Press, 2^{da} edición, 2012, pág. 211 (“[t]he weight of authority clearly supports the view that an MFN rule grants a claimant the right to benefit from substantive guarantees contained in third treaties”), **CL-7**; *EDF International S.A., SAUR International S.A. y*

67. Chile ha suscrito (y tiene vigentes) diversos tratados de inversión con otros Estados que contienen cláusulas paraguas. Por mencionar dos ejemplos:
- El Artículo 7(2) del Tratado sobre Fomento y Protección Recíproca de Inversiones suscrito por Chile y Alemania en 1991 dispone que “[c]ada Parte Contratante cumplirá cualquier otro compromiso que haya contraído respecto a las inversiones de nacionales o sociedades de la otra Parte Contratante en su territorio”⁴²; y
 - El Artículo 3(3) del Tratado sobre Fomento y Protección Recíproca de Inversiones suscrito por Chile y Grecia en 1996 dispone que “[e]ach Contracting Party shall observe any other obligation it may have entered into with regard to investments of investors of the other Contracting Party”⁴³.
68. En aplicación de la cláusula de NMF del Tratado, los Demandantes tienen el derecho de importar al Tratado cualquiera de las cláusulas paraguas antes mencionadas (que son idénticas). Por ello, para todos los efectos, debe entenderse que Chile se ha obligado – en virtud del Tratado – a cumplir con todas las obligaciones asumidas en relación con las Inversiones de los Demandantes en su territorio.
69. Conforme con lo anterior, el incumplimiento de Chile de sus obligaciones legales, incluida la de mantener el equilibrio económico de las Concesiones, respecto de las Inversiones constituye una violación del Tratado y, por ende, da lugar a su responsabilidad internacional.

4.3 Chile ha otorgado un trato menos favorable a las Inversiones de los Demandantes que a las de sus propios inversionistas

70. En virtud del Artículo 9.2 (2) del Tratado, Chile se obligó a otorgar:

a las inversiones cubiertas [de los Demandantes] un trato no menos favorable que el que otorgue, en circunstancias similares, a las

León Participaciones Argentinas S.A. c. República Argentina, Caso CIADI No. ARB/03/23, Laudo del 11 de junio de 2012, párrs. 935-937 (“*The Tribunal recognizes that a divergence of opinion exists with respect to application of MFN clauses. In particular, many arbitral tribunals hesitate in looking to jurisdictional and procedural terms of third-country treaties, as contrasted to more substantive provisions. Opinion remains particularly divided with respect to wholesale importation of third-country treaty dispute resolution mechanisms. The Tribunal need take no position on this debate about the interaction of MFN clauses with jurisdictional and procedural provisions. Our current decision simply brings into consideration the clearly substantive provisions requiring respect for explicit host state undertakings such as concession agreements. The Tribunal thus concludes the MFN Clause in Article 4 of the Argentina-France BIT permits Claimants to incorporate the ‘umbrella clauses’ from the Argentina-Luxembourg or Argentina-Germany BITs*”), **CL-8** (el resaltado es agregado); *Franck Charles Arif c. República de Moldavia*, Caso CIADI No. ARB/11/23, Laudo del 8 de abril de 2013, párr. 396 (“[t]he MFN clause in Article 4 is broadly drafted and does not restrict its application to any particular kind of substantive obligation under the BIT. Therefore, the Tribunal finds that the MFN clause of the BIT can import an “umbrella” clause (which is substantive in nature)”), **CL-9** (el resaltado es agregado).

⁴² Tratado entre la República de Chile y la República Federal de Alemania sobre Fomento y Recíproca Protección de Inversiones del 21 de octubre de 1991, Artículo 7(2), **CL-10**.

⁴³ Acuerdo Privado entre el Gobierno de la República de Chile y el Gobierno de la República Helénica sobre la Promoción y la Protección Recíproca de Inversiones del 10 de julio de 1996, Artículo 3(3), **CL-11**.

*inversiones en su territorio de sus propios inversionistas en lo referente al establecimiento, adquisición, expansión, administración, conducción, operación y venta u otra forma de disposición de las inversiones*⁴⁴.

71. Chile otorgó un trato menos favorable a las Inversiones de los Demandantes que a las de otros inversionistas chilenos. De manera enunciativa:
- Chile expuso a las Compañías a actos de vandalismo, pero protegió al Metro, empresa pública.
 - Chile otorgó un mejor trato a operadores chilenos de Transantiago que a las Compañías, entre otros, en relación con el tratamiento de sus flotas y ajustes a los programas de operación.
 - Chile otorgó a operadores chilenos de Transantiago los servicios expropiados de las Compañías, otorgándoles la flota necesaria para ello y en condiciones mucho más favorables, las que fueron sistemáticamente negadas a las Compañías.

4.4 Chile no ha brindado protección y seguridad plenas a las Inversiones de los Demandantes

72. En virtud del Artículo 9.4 (1) del Tratado, Chile se obligó a otorgar “*protección y seguridad plenas*” a las Inversiones de los Demandantes, lo que – en línea con una amplia jurisprudencia⁴⁵ – incluye tanto la seguridad física como jurídica.

73. Chile incumplió con esta obligación. De manera enunciativa:
- Chile no protegió (y, más bien, expuso) a las Compañías a actos de vandalismo, sufriendo su personal y sus bienes graves daños.
 - Chile no adoptó medidas para, directa o indirectamente, controlar y/o reducir la evasión en el pago de los viajes.

⁴⁴ Tratado, Art. 9.2 (2), **CL-1**.

⁴⁵ Ver, por ejemplo, *Azurix Corp c República Argentina*, Caso CIADI No. ARB/01/12, Laudo del 14 de julio de 2006, párr. 408, **CL-12**., y *Biwater Gauff (Tanzania) c. República Unida de Tanzania*, Caso CIADI No. ARB/05/22, Laudo del 24 de julio de 2008, párr. 729, **CL-13**.

4.5 Chile ha expropiado ilegalmente las Inversiones de los Demandantes

74. Independientemente de su carácter indirecto⁴⁶, parcial⁴⁷ o progresivo⁴⁸, la privación de la utilidad económica de una inversión (que no cumpla con la normativa relativa a actos expropiatorios a nivel constitucional y legal del país receptor de la inversión, y que no venga acompañada de una compensación pronta, efectiva y adecuada) constituye una expropiación ilegal.

75. El Artículo 9.10 (1) del Tratado dispone que:

Ninguna Parte expropiará ni nacionalizará una inversión cubierta, sea directa o indirectamente mediante medidas equivalentes a la expropiación o nacionalización (“expropiación”) salvo que sea:

(a) por causa de utilidad pública o interés social;

(b) de una manera no discriminatoria;

(c) mediante el pago pronto, adecuado y efectivo de la indemnización, de acuerdo con los párrafos 2 a 4; y

(d) con apego al principio de debido proceso y al Artículo 9.4.

76. Mediante las acciones y omisiones descritas en las secciones precedentes, Chile ha privado de valor económico a las Inversiones de los Demandantes y las ha convertido, más bien, en una enorme contingencia. Al no respetar los compromisos asumidos con las Compañías, penalizarlas con medidas arbitrarias e injustas, otorgarles un trato discriminatorio respecto de otros operadores chilenos de Transantiago, expropiar cinco de las rutas de servicio adjudicadas a las Compañías y obligarlas a incurrir en sobrecostos millonarios, Chile ha privado sustancialmente – sino totalmente – de valor a las Inversiones de los Demandantes. El efecto incontrovertible de estas acciones, consideradas en su conjunto, es la expropiación de las Inversiones de los Demandantes⁴⁹.

77. En este caso, las acciones y omisiones de Chile con relación a las Inversiones no se han sustentado en una causa de utilidad pública o interés social; han sido discriminatorias; el Estado no ha pagado indemnización pronta, adecuada y efectiva por la expropiación de sus

⁴⁶ *Case Concerning Certain German Interests in Polish Upper Silesia (The Merits)*, 1926, *P.C.I.J. Series A*, No. 7, pág. 44, **CL-14**.

⁴⁷ *Waste Management, Inc. c. Estados Unidos Mexicanos*, Caso CIADI No. ARB(AF)/00/3, Laudo del 30 de abril de 2004, párrs. 141 y 145, **CL-15**.

⁴⁸ *Generation Ukraine, Inc. c. Ucrania*, Caso CIADI No. ARB/00/9, Laudo del 16 de septiembre de 2003, párrs. 20.22-20.26, especialmente 20.22 (“*Creeping expropriation is a form of indirect expropriation with a distinctive temporal quality in the sense that it encapsulates the situation whereby a series of acts attributable to the State over a period of time culminate in the expropriatory taking of such property*”), **CL-16**.

⁴⁹ *Compañía de Aguas del Aconquija S.A. y Vivendi Universal S.A. c. República Argentina*, Caso CIADI No. ARB/97/3, Laudo del 20 de Agosto de 2007, párrs. 7.5.12-7.5.17, **CL-17**.

Inversiones; y no se ha cumplido con el debido proceso aplicable a las expropiaciones consagrado en Chile a nivel constitucional y legal.

5. CONSENTIMIENTO DE LAS PARTES PARA ARBITRAR SUS DISPUTAS BAJO EL TRATADO

78. Los Demandantes se encuentran legitimados, bajo el Tratado, para presentar esta Solicitud. Las partes de esta disputa han consentido someterla al arbitraje (**Sección 5.1**), los Demandantes califican como inversionistas bajo el Tratado (**Sección 5.2**), tienen una inversión protegida (**Sección 5.3**) y han cumplido con la etapa previa al arbitraje establecida en el Tratado (**Sección 5.4**).

5.1 Las partes han consentido en someter esta disputa al arbitraje

79. Conforme a los Artículos 9.16 (1), 9.16 (5) y 9.17 del Tratado, Chile aceptó someter cualquier “*controversia relativa a una inversión*” ante el CIADI⁵⁰. El Tratado entró en vigor el 8 de mayo de 2009 y, a la fecha, se encuentra vigente.

80. Mediante la Notificación de Intención del 10 de mayo de 2016, los Demandantes notificaron a Chile la existencia de una disputa bajo el Tratado y su intención de “*take all necessary steps to pursue their arbitral remedies under the FTAs, as established under Article 9.16 of the Chile-Colombia FTA (...)*”⁵¹. Dicha comunicación y la presente Solicitud constituyen la aceptación de los Demandantes de la oferta de arbitraje de Chile.

81. Asimismo, conforme al Artículo 9.18 (2) (b) del Tratado, los Demandantes han renunciado a iniciar o continuar cualquier acción relacionada con los hechos en disputa y/o los reclamos presentados en esta Solicitud ante cualquier tribunal judicial o administrativo⁵².

5.2 Los Demandantes son inversionistas protegidos bajo el Tratado

82. Los Demandantes son inversionistas protegidos bajo el Tratado. El Artículo 9.28 del Tratado dispone que:

inversionista de una Parte significa una Parte o una empresa del Estado de la misma, o un nacional o empresa de dicha Parte, que tiene el propósito de realizar, está realizando o ha realizado una inversión en el territorio de la otra Parte (...).

83. Los señores Carlos Rios y Javier Rios son, y siempre han sido, nacionales colombianos.

⁵⁰ Tratado, Artículos 9.16 (1), 9.16 (5) y 9.17, **CL-1**.

⁵¹ Carta de los Demandantes a la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile del 10 de mayo de 2016, párr. 4.2, **C-2**.

⁵² Renuncias realizadas el 23 de mayo de 2017 por los Demandantes conforme al Artículo 9.18 (2) (b) del Tratado, **C-50**.

5.3 Las Inversiones de los Demandantes se encuentran protegidas bajo el Tratado

84. El Artículo 9.28 del Tratado dispone que:

inversión significa todo activo de propiedad de un inversionista o controlado por el mismo, directa o indirectamente, que tenga las características de una inversión (...). Las formas que puede adoptar una inversión incluyen:

(a) una empresa;

(b) acciones, capital y otras formas de participación en el patrimonio de una empresa; (...)

(g) derechos otorgados de conformidad con la legislación interna, tales como concesiones (...).

85. La participación de los Demandantes en las Compañías, así como la adjudicación a éstas últimas de las Concesiones (que dieron lugar a la celebración de los Contratos de Concesión Iniciales y, posteriormente, de los Nuevos Contratos de Concesión), constituyen inversiones protegidas bajo el Tratado.

5.4 Los Demandantes han cumplido con la etapa previa al arbitraje establecida en el Tratado

86. El Artículo 9.16 del Tratado dispone que:

Por lo menos ciento ochenta (180) días antes de que se someta una reclamación a arbitraje en virtud de esta Sección, el demandante entregará al demandado una notificación escrita de su intención de someter la reclamación a arbitraje (“notificación de intención”). En su notificación se especificará:

(a) el nombre y la dirección del demandante y, en el caso de que la reclamación se somete [sic] en representación de una empresa, el nombre, dirección y lugar de constitución de la empresa;

(b) por cada reclamación, las disposiciones de este Acuerdo presuntamente violadas y cualquier otra disposición aplicable;

(c) las cuestiones de hecho y de derecho en que se funda cada reclamación; y

(d) la reparación que se solicita y el monto aproximado de los daños reclamados.

87. El 10 de mayo de 2016, los Demandantes remitieron a Chile la Notificación de Intención, invitándola “[to] seek to resolve their dispute through consultation and negotiation”⁵³. La Notificación de Intención cumple con todas las exigencias descritas en el párrafo precedente.
88. Como se explicó en la sección 3 *supra*, los Demandantes y la DIRECON sostuvieron reuniones de negociación los días 15 de junio y 29 de julio del 2016. En estas reuniones, no se arribó a ningún acuerdo. Posteriormente, el 26 de octubre de 2016, Chile escribió a los Demandantes afirmando haber cumplido con todas sus obligaciones bajo el Tratado⁵⁴ (conclusión con la que, por supuesto, los Demandantes discrepan).
89. Habiendo transcurrido más de 180 días desde la remisión de la Notificación de Intención, y ante las negociaciones infructuosas, por no decir fútiles, entre las partes, los Demandantes se ven obligadas a presentar esta Solicitud.

6. CONSENTIMIENTO DE LAS PARTES PARA ARBITRAR SUS DISPUTAS BAJO EL CONVENIO CIADI, LAS REGLAS DE INICIACIÓN Y LAS REGLAS DE ARBITRAJE

90. La presente Solicitud cumple con las Reglas Procesales Aplicables a la Iniciación de los Procedimientos de Conciliación y Arbitraje (las “**Reglas de Iniciación**”) ante el CIADI (**Sección 6.1**), y el CIADI tiene jurisdicción para conocer esta disputa (**Sección 6.2**).

6.1 La presente Solicitud cumple con las Reglas de Iniciación

91. De acuerdo con la Regla 2(1)(c) de las Reglas de Iniciación, los Demandantes dieron su consentimiento al arbitraje el 10 de mayo de 2016⁵⁵.

6.2 El CIADI tiene jurisdicción para conocer esta disputa

92. El Artículo 25(1) del Convenio CIADI dispone que:

La jurisdicción del Centro se extenderá a las diferencias de naturaleza jurídica que surjan directamente de una inversión entre un Estado Contratante (o cualquiera subdivisión política u organismo público de un Estado Contratante acreditados ante el Centro por dicho Estado) y el nacional de otro Estado Contratante y que las partes hayan consentido por escrito en someter al Centro.

93. La presente Solicitud involucra (i) una “*diferencia de naturaleza jurídica*”, (ii) “*entre un Estado Contratante*” y un “*nacional de otro Estado Contratante*”, que (iii) surge

⁵³ Carta de los Demandantes a la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile del 10 de mayo de 2016, párr. 4.1, **C-3**.

⁵⁴ Carta de la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile a los Demandantes del 26 de octubre de 2016, **C-4**.

⁵⁵ Carta de los Demandantes a la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile del 10 de mayo de 2016, **C-3**.

“directamente de una inversión” y (iv) que las partes consintieron “por escrito en someter al Centro”.

94. *En primer lugar*, los Demandantes presentan esta Solicitud por los daños derivados del incumplimiento de Chile de sus obligaciones bajo el Tratado. La presente disputa tiene, pues, naturaleza jurídica y debe resolverse de conformidad con el Tratado y el derecho internacional.
95. *En segundo lugar*, Chile es un Estado contratante del Convenio CIADI y los Demandantes son nacionales de Colombia, que es también un Estado contratante del Convenio CIADI.
96. *En tercer lugar*, como se explicó en las secciones 3 y 5.3 supra, la presente disputa surge directamente de una inversión, tal y como dicho término es definido en el Tratado⁵⁶. Las Inversiones de los Demandantes también cumplen con lo establecido en el Artículo 25 del Convenio CIADI. En suma, las operaciones de las Compañías suponen contribuciones económicas, riesgos y una innegable duración implícita en las 2 condiciones anteriores; además, dichas operaciones contribuyen a la economía y al desarrollo económico de Chile.
97. *En cuarto lugar*, conforme a lo dispuesto en el Artículo 9.16 (5) del Tratado⁵⁷ y en la Notificación de Intención⁵⁸, las partes de esta disputa consintieron por escrito en someterla al CIADI.

7. CONSTITUCIÓN DEL TRIBUNAL ARBITRAL, IDIOMA Y LUGAR DEL ARBITRAJE

98. A continuación, los Demandantes presentan sus propuestas para la constitución del Tribunal (**Sección 7.1**), el idioma del arbitraje (**Sección 7.2**) y el lugar del arbitraje (**Sección 7.3**).

7.1 Número de árbitros y método de designación

99. Conforme al Artículo 9.19 del Tratado, los Demandantes proponen que el Tribunal esté compuesto por tres miembros, con un árbitro designado por cada Parte y el Presidente designado por acuerdo de las Partes.
100. Conforme al Artículo 9.16 (8) (a) del Tratado, los Demandantes designan como co-árbitro al señor Oscar M. Garibaldi, cuyos datos de contacto son:

⁵⁶ Ver Sección 5.3 supra.

⁵⁷ Tratado, Art. 9.16 (5) (“*Siempre que hayan transcurrido seis (6) meses desde que tuvieron lugar los hechos que motivan la reclamación, el demandante podrá someter la reclamación a la que se refiere el párrafo 1: (a) de conformidad con el Convenio del CIADI y todos sus instrumentos aplicables (...)*”), **CL-1**.

⁵⁸ Carta de los Demandantes a la Dirección de Asuntos Jurídicos de Chile del 10 de mayo de 2016, **C-3**.

809 Wincrest Place
Great Falls, Virginia 22066, Estados Unidos de América
Tel: + 202-352-1819
Email: ogaribaldi@garibaldiarbitrator.com

101. Asimismo, los Demandantes proponen:

- Que Chile designe a su co-árbitro dentro de las dos semanas siguientes de registrada la presente Solicitud; y
- Que el Presidente del Tribunal a ser designado por las Partes, luego de consultas con los co-árbitros, sea nombrado dentro de los 30 días siguientes a la designación del co-árbitro de Chile.

102. Los Demandantes invitan a Chile a aceptar el procedimiento propuesto para la constitución del Tribunal dentro de los 7 días siguientes de registrada la presente Solicitud.

7.2 Idioma

103. Tratándose del idioma oficial en Chile y Colombia, así como del idioma de los Nuevos Contratos de Concesión y el Tratado, los Demandantes proponen que este arbitraje se desarrolle en español.

7.3 Lugar del arbitraje

104. Los Demandantes proponen como lugar del arbitraje la ciudad de París, Francia.

8. RESERVA DE DERECHOS

105. Los Demandantes se reservan expresamente el derecho de ampliar esta Solicitud para incluir otras violaciones del Tratado, así como de presentar argumentos y pruebas adicionales en escritos y alegatos futuros ante el Tribunal. Esta Solicitud es presentada sin perjuicio de cualquier otro derecho que asista a los Demandantes.

9. PETITORIO

106. Conforme a lo anterior, y con expresa reserva del derecho de complementar este petitorio en una oportunidad futura (en particular, de modo enunciativo, con base en cualquier acción futura que pueda tomar Chile), los Demandantes solicitan respetuosamente al Tribunal que:

- (a) DECLARE que Chile ha violado los Artículos 9.2, 9.3 (cláusula paraguas), 9.4 y 9.10 del Tratado;

(b) ORDENE a Chile cesar en sus acciones y omisiones violatorias del Tratado y el derecho internacional;

(c) ORDENE a Chile compensar a los Demandantes por la violación del Tratado y el derecho internacional en una suma a ser determinada en una etapa posterior del arbitraje, más intereses hasta la fecha de pago efectiva;

(d) ORDENE a Chile pagar todos los costos y gastos de este arbitraje, incluidos los honorarios y gastos de abogados y honorarios de expertos de los Demandantes, los honorarios y gastos de cualquier experto designado por el Tribunal, los honorarios y gastos del Tribunal, los gastos del CIADI y cualquier otro honorario, más intereses hasta la fecha de pago efectiva; y

(e) ORDENE cualquier otro remedio que el Tribunal estime conveniente.

Presentado respetuosamente el 26 de mayo de 2017,

Dechert (Paris) LLP

Dechert LLP