En Santiago de Chile, a 19 de junio de 2018, siendo las 09:00 horas, en las oficinas ubicadas en Londres Nº79, comuna de Santiago, se lleva a cabo la audiencia de declaración testimonial ante la Comisión Arbitral del Contrato de Concesión de la Obra Pública Fiscal denominada “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago”, Rol N° 1-2017, con la asistencia de sus miembros titulares, don **Juan Pablo Román Rodríguez**, don **Marcelo Barrientos Zamorano** y don **Carlos Mercado Herreros**. Asiste también el Secretario de la Comisión, don **Javier Castillo Vial**. Por la parte demandante asisten los apoderados señores **Sebastián Yanine Montaner, Ricardo Escobar Calderón** y **Katherine González Navarro**. Por la parte demandada asisten sus apoderados don **Marcos Navarro Guevara** y don **Pablo Muñoz Agurto**.

Previo a la declaración testimonial, las partes de común acuerdo solicitan a la Comisión que se reprogramen las audiencias testimoniales en las fechas que indican. La Comisión accede a lo solicitado, por lo que la programación definitiva de las siguientes audiencias testimoniales será la siguiente:

MARTES 26 DE JUNIO: TESTIGOS DE LA DEMANDANTE

VIERNES 6 DE JULIO: TESTIGOS DE LA DEMANDANTE

LUNES 9 DE JULIO: TESTIGOS DEL DEMANDADO

MARTES 10 DE JULIO: TESTIGOS DEL DEMANDADO

JUEVES 12 DE JULIO: TESTIGOS DEL DEMANDADO

Todas las audiencias se realizarán de 9:00 a 13:00 hrs., en las oficinas ubicadas en Londres N°79, comuna de Santiago.

Las partes quedan notificadas personalmente en este acto de lo resuelto.

**CONTINUACIÓN** de la declaración testimonial del testigo de la parte demandante, don **Raphael Alain Louis Pourny**, ingeniero hidráulico y administrador de empresas, ya individualizado, comenzada en la audiencia del día de ayer 18 de junio de 2018.

EL TESTIGO DECLARA AL PUNTO DE PRUEBA 3 DE LA INTERLOCUTORIA DE PRUEBA DE FOJAS 312:

Efectividad que los accionistas de la Concesionaria habrían sufrido una pérdida de ingresos por la aplicación de una tarifa inferior a la Tarifa Máxima de las BALI, a consecuencia de la instrucción del Ministerio de Obras Públicas.

R: No fue que los accionistas hayan sufrido una pérdida de ingresos, lo que sucede es que este litigio puede afectar los ingresos de la Concesionaria durante toda la duración de la concesión y, por ende, los accionistas tuvieron que poner una garantía consistente en aportar capitales adicionales a la Concesionaria para cubrir dos efectos: unos menores ingresos por el hecho de no haber podido cobrar las tarifas máximas más IVA desde el inicio de la concesión para el servicio de estacionamiento y desde el mes de octubre de 2016 para el servicio de procesamiento de equipaje y pasajeros y el servicio de embarque y desembarque; y en caso de tener una sentencia definitiva en contra de la Concesionaria para disminuir la deuda del proyecto ya que los ingresos futuros de la Concesionaria serán menores a aquellos que se presupuestaron para dimensionar la capacidad de deuda del proyecto.

Estas garantías funcionan de la siguiente forma: sobre los montos comprometidos por los accionistas que ascienden a $18.000 millones más o menos, la sociedad paga una comisión equivalente al 0,6% anuales de los montos no desembolsados y una tasa de interés del 8% anual sobre los montos efectivamente desembolsados. A la fecha ya se ha desembolsado un monto aproximado de $ 70 millones por mes y se seguirá desembolsando mensualmente el mismo monto hasta la sentencia definitiva y en caso de que la Comisión Arbitral sentencie a favor del MOP el monto remanente de los $18.000 millones se tendrá que desembolsar durante la etapa de construcción de las obras hasta la PSP2.

REPREGUNTAS:

1. Para que precise el testigo quién exigió el otorgamiento de las garantías y en qué oportunidad.

R: Cuando el MOP nos notificó el 30 de septiembre de 2015 que existían errores en las tarifas tuvimos que informar a los bancos con los cuales estábamos negociando la financiación del proyecto y ellos nos dijeron muy claro que no iban a asumir el riesgo de interpretación de esta discrepancia y que, por ende, lo tenían que asumir los accionistas, comprometiendo más capital en caso de un fallo en contra de la Concesionaria. La oportunidad fue en el proceso de negociación de los contratos de la financiación.

1. Para que diga el testigo a qué se refiere con “la sociedad” en su respuesta al punto de prueba.

R: Me refiero a la Sociedad Concesionaria (SC).

1. Para que diga el testigo si además de los costos indicados en su declaración han existido otros que con ocasión del otorgamiento de la garantía por los accionistas haya debido soportar la SC.

R: Cada vez que se realiza un desembolso se emite un pagaré de la SC hacia cada accionista y ese pagaré, de acuerdo con la Ley, tiene que soportar el impuesto de timbres equivalente al 0,8% del monto desembolsado.

No se formulan contrainterrogaciones.

AL PUNTO 4 DE PRUEBA:

Efectividad que las tarifas establecidas para los servicios regulados han sido informadas al público y si lo han sido, período de tiempo en que dicha información ha estado en conocimiento de los usuarios de los servicios.

R: Por BALI tenemos la obligación de publicar las tarifas en el sitio web de la SC, la primera publicación se hizo a mediados de septiembre de 2015, después de enviar la segunda carta al MOP informando de las tarifas que íbamos a cobrar a contar del 1 de octubre de 2015. Existe un acta notarial con esta publicación. Después, cada vez que existe una modificación de tarifas se actualiza el sitio web para que el público siempre pueda conocer las tarifas que se cobran en el Aeropuerto.

REPREGUNTAS:

1. Para que diga el testigo si la SC ha recibido alguna multa en relación a la forma en que ha comunicado las tarifas.

R: No.

CONTRAINTERROGACIONES:

1. Para que diga el testigo si las tarifas publicadas han sido comunicadas al público con el IVA incluido, en caso contrario que explique de qué manera han sido comunicadas con relación al IVA.

R: La verdad es que no me acuerdo muy bien, lo que sí me acuerdo es que dejamos muy claro ahí si las tarifas publicadas incluían o no incluían el IVA, de manera que el usuario o el público sepa exactamente lo que se le fuera a cobrar. Según yo, lo que publicamos, fue exactamente las tablas que están en la segunda carta enviada al MOP, pero no estoy seguro.

Las publicaciones se refieren a todas las tarifas de los servicios que tienen una tarifa regulada, incluyendo los tres objeto de esta discrepancia.

AL PUNTO 6 DE PRUEBA:

Valores de tarifas que cobra la Concesionaria y si éstas corresponden a las tarifas máximas que puede percibir, sea incluyendo el IVA o excluyendo dicho impuesto.

R: Para el servicio de estacionamiento público desde el 1 de octubre de 2015 estamos cobrando una tarifa que después de agregarle el IVA correspondiente da el valor de la tarifa máxima expresada en las BALI. Para el servicio de procesamiento de pasajeros y equipajes, cobramos la tarifa máxima de las BALI más IVA desde octubre de 2015 hasta septiembre de 2016, y a contar de octubre de 2016 ajustamos la tarifa para que después de agregarle el IVA diera el valor de tarifa máxima que establecen las BALI. Para el servicio de embarque y desembarque cobramos la tarifa máxima de las BALI más IVA desde el mes de enero de 2016, entre octubre de 2015 y diciembre de 2015 cobramos menos para que les fuera menos doloroso a las aerolíneas. A contar de octubre de 2016 ajustamos las tarifas para que después de agregarle el IVA diera el valor de tarifa máxima que establecen las BALI. Para todos los demás servicios que no están afectos a IVA siempre hemos cobrado la tarifa máxima.

REPREGUNTAS:

1. Para que explique el testigo las razones de la SC para cobrar las tarifas a que se ha referido en cada período mencionado.

R: Para el servicio de estacionamiento me remito a lo dicho en el punto de prueba 2. Para los servicios de procesamiento de pasajeros y equipajes y de embarque y desembarque estuvimos cobrando hasta octubre de 2016 la tarifa máxima más IVA (salvo para embarque y desembarque en el cuarto trimestre de 2015) porque confiábamos en nuestra interpretación de la regulación y no queríamos dejar de cobrar lo máximo permitido por el Contrato de Concesión.

A contar de octubre de 2016, luego de la resolución del DGOP congelamos la facturación durante casi un año para los dos servicios antes mencionados y en octubre de 2017 nos vimos obligados a ajustar las tarifas ya que el MOP no había aceptado la recomendación del Panel y que no podíamos seguir sin facturar servicios prestados desde hacía más de un año.

1. Para que diga el testigo por qué estaba obligado a ajustar la tarifa y el riesgo de no hacerlo.

R: Estuvimos obligados a ajustar las tarifas porque no podíamos seguir sin cobrar servicios prestados desde hacía mucho tiempo, las aerolíneas nos reclamaban por cuestiones de contabilidad y arriesgábamos a que se fuera o quebrara una aerolínea por eso decidimos volver a iniciar la facturación, sin embargo dada la instrucción del DGOP seguir cobrando tarifa máxima más IVA nos podía gatillar sanciones muy drásticas bajo el Contrato de Concesión, como la terminación del Contrato por Incumplimiento.

CONTRAINTERROGACIONES:

1. Para que diga el testigo si hubo una instrucción de parte del MOP en orden a dejar de cobrar los servicios mencionados en su respuesta, los que señala no habrían sido facturados durante un año.

R: No hubo instrucción formal del MOP en este sentido, tampoco hubo una instrucción contraria.

AL PUNTO 8 DE PRUEBA:

Fundamentos de los hechos y justificación económica de los valores demandados correspondientes a:

1. Perjuicios financieros por cobro tardío de tarifas.

b) Perjuicios derivados de la imposición del cobro de una tarifa inferior a la autorizada por el Contrato de Concesión que pretendía aplicar la Concesionaria, por concepto de servicios de estacionamiento, embarque y desembarque y procesamiento de pasajeros y equipaje.

c) Perjuicios por costos asociados al otorgamiento de garantías a los acreedores de la Concesionaria.

 d) Perjuicios por costos legales vinculados a la tramitación de la discrepancia ante el Panel Técnico y negociación de la garantía exigida por los accionistas de la actora.

Responde el testigo: En relación a la letra b) con respecto al servicio de estacionamiento público nos vimos forzados a ajustar las tarifas que pretendíamos cobrar con el fin de evitar un conflicto mayor con el señor Ministro de OO.PP., por lo tanto, desde octubre de 2015 a la fecha, estamos recibiendo el 19% menos de ventas por este servicio. En cuanto a los servicios de procesamiento de pasajeros y equipajes y de embarque y desembarque tenemos el mismo perjuicio del 19%, pero a contar de los servicios prestados en octubre de 2016 ya que antes cobramos tarifa máxima más IVA.

En relación a la letra a) como lo expliqué en el punto de prueba anterior, tuvimos que congelar la facturación de los servicios de procesamiento de pasajeros y equipajes y de embarque y desembarque durante un año, lo que ha generado un costo financiero importante para la SC al cobrar ingresos más tarde de lo que se tenía pensado.

En relación con la letra c) me remito a lo ya dicho en el punto de prueba 3.

En relación a la letra d) la SC incurrió en gastos legales importantes para tramitar esta discrepancia ante el Panel Técnico y la Comisión Arbitral. Quisiera precisar que no solicitamos en el marco de esta discrepancia perjuicios por gastos legales incurridos en el marco de la negociación de las garantías con los bancos.

REPREGUNTAS:

1. En relación a la letra b), para que aclare por qué habla de un menor ingreso y de un perjuicio ascendente al 19%.

R: Según la interpretación de la SC tenemos el derecho de cobrar las tarifas máximas más IVA. Según la interpretación del MOP las tarifas más el IVA correspondiente no pueden superar los valores de tarifas máximas establecidas en las BALI, por lo tanto, al estar obligados a cobrar de acuerdo a la interpretación del MOP hay una diferencia de 19% en las ventas netas según ambas interpretaciones.

1. En relación a la letra c), para que diga el testigo en qué partida contable refleja la SC, si fuera el caso, las obligaciones para con los accionistas a que se refirió en su respuesta.

R: Hay tres conceptos: 1) el capital aportado se registra como pasivo de la SC hacia sus accionistas, 2) los intereses devengados se registran en una cuenta por pagar, con contrapartidas el activo intangible de la concesión, ello hasta la PSP2 y después con contrapartida a un cargo financiero a resultado, 3) las comisiones se contabilizan de igual forma que los intereses devengados.

1. Para que diga el testigo en cuanto al activo intangible en qué momento se efectuará el cargo a pérdida o resultado de los intereses activados.

R: El cargo se hará a medida que se amortice el activo intangible, es decir, desde las puestas en servicio provisorias de las obras.

1. Para que diga el testigo si existe algún contrato que regule la obligación de la SC de soportar los costos por el otorgamiento de las garantías por parte de los accionistas.

R: Existen dos instrumentos, el primero es un contrato de la financiación denominado Amended and Restated Equity Contribution Agreement en el cual aparece en una cláusula la obligación de la SC de pagar la comisión y que tiene como anexo un contrato de préstamos subordinados de accionistas donde consta las tasas de interés a aplicar sobre los desembolsos en pesos y en dólares. También existen cada vez que se realiza un desembolso un pagaré donde consta la tasa de interés aplicable.

CONTRAINTERROGACIONES:

1. Para que diga el testigo si el 19% de pérdida que se generaría de acuerdo a interpretación de la SC sería un porcentaje de pérdida para ella o sería un porcentaje de pérdida para el sistema de compartición de ingresos con el Estado aplicable al presente Contrato de Concesión.

R: Retomando la formulación sería un porcentaje de pérdida para el sistema de compartición.

1. Para que diga el testigo, de acuerdo a la interpretación de la SC, y considerando el sistema de compartición de ingresos de la concesión cuál sería el porcentaje de pérdida para la SC.

R: Si se aplicara el factor de compartición a la base de estos 19% sería el 19% por el 22,44%.

1. Para que aclare el testigo quiénes son las partes de los contratos de financiamiento mencionados en sus respuestas anteriores y si el MOP tiene alguna intervención en esos contratos.

R: Para el Amended and Restated Equity Contribution Agreement las partes del contrato son: la SC, los tres accionistas de la SC, el agente de garantías de la financiación, que es el Banco Santander Chile, y el agente global de la financiación que es Credit Agricole Corporate Investment Bank, NY. Para los pagarés, las partes son: la SC y cada accionista que otorgó el desembolso.

El MOP no tiene intervención directa en estos contratos.

Siendo las 11:26 horas, se pone término a la declaración del testigo, quien firma junto con los comparecientes y los miembros de la Comisión.

Raphael Alain Louis Pourny

Sebastián Yanine Montaner Katherine González Navarro

Ricardo Escobar Calderón

Marcos Navarro Guevara Pablo Muñoz Agurto

Marcelo Barrientos Zamorano Carlos Mercado Herreros

Juan Pablo Román Rodríguez

 Presidente

 Javier Castillo Vial

 Secretario