Santiago, cuatro de octubre de dos mil veintiuno.

VISTOS Y TENIENDO PRESENTE:

Primero: Que, con fecha 7 de febrero de 2020, comparece el abogado don JOSÉ MANUEL GALLEGOS AGUIRRE quien interpone acción de protección en representación convencional y en favor de los señores FRANCISCO JAVIER OYARZUN GONZALEZ, EULOGIO ESTEBAN GONZALEZ CABELLO, FELIPE ALBERTO OLIVOS LALLAVE, OCTAVIO ANTONIO CARRASCO REYES, JORGE PATRICIO COÑUEN SOSPERREY, FERNANDO EDUARDO DÍAZ ABARCA, JUAN GALINDO DONOSO VALENZUELA, FRANCISCO HERNAN TRONCOSO MANQUE, SEBASTIAN HERNAN TORO CASTRO, ERICK ROLANDO RIVERA ÑANCUL, CARLOS JAVIER JOFRÉ GONZALEZ, FRANCISCO SEBASTIAN ACEVEDO NEIRA, ERICK MIGUEL ESCUDERO CELIS, JUAN JOSÉ GONZALEZ FUENTES, VICTOR GABRIEL BRAVO PADILLA, ERNESTO RICARDO ARRAÑO AVALOS, JOSE LUIS LLANOS CONTRERAS, MARCO ANTONIO RAMIREZ GONZALEZ, MANUEL ALEJANDRO QUINTEROS MUÑOZ, JOAQUIN FELIPE RIQUELME MANRIQUEZ, LUIS MAURICIO ROSALES VILLENA, CLAUDIO ESTEBAN VASQUEZ LEON, MARCELO ANDRÉS MUÑOZ VARGAS, HÉCTOR SEGUNDO RUBILAR VÁSQUEZ, JAIME ANTONIO RIQUELME CASTILLO, CRISTIÁN PATRICIO ARNOLDS PALMA, YERKO ALEJANDRO CABRERA CONCHA, GERMAN GABRIEL JORQUERA PERQUEAN, MAURICIO JAVIER VARGAS ÁLVAREZ, RICARDO CRISTIAN LINKE ACEVEDO, FRANCISCO RONALD LOPEZ ALBORNOZ, JORGE ANDRÉS ARENAS ORTIZ, JORGE EDUARDO MELLA TORO, JORGE DAVID HENRÍQUEZ ROJAS, LUIS ALBERTO OTÁROLA GONZÁLEZ, NELSON EDUARDO ESCOBAR BECERRA, JOHN PHILIPPE RUDOLPH ALBISTURI, HUGO ANTONIO BERRIOS GONZALEZ, JAIME DANTE GONZALEZ SEPULVEDA, VICTOR ANDRES OTAROLA GONZALEZ, YEHUDI ALFREDO YENSEN MUÑOZ, LUIS MANUEL ARTEAGA RIOS, JORGE RENÉ MUÑOZ LIZANA, LUIS ESTEBAN RINGELE LARA, ROBERTO FELIPE ALARCÓN ARCE, FELIX ALFREDO OVIEDO VARAS, JORGE LUIS MONTENEGRO JORQUERA, ERICK ALEJANDRO SALAZAR GUTIÉRREZ, CARLOS ADRIÁN MOLINA SILVA, CASADO,

NNTDKOOLHD

ANGELO JAVIER FERRADA CASTRO, CARLOS HERNÁN MONTECINO TORRES, ALFONSO ANTONIO HERRERA YÁÑEZ, TITOR GABRIEL CHANG BORQUEZ, EDUARDO ANÍBAL LEÓN ARAYA, JORGE GABRIEL BASTÍAS CONTRERAS, AGUSTIN ENRIQUE CARRASCO ARAVENA, LUIS ARNOLDO IRRIBARRA ROJAS, PEDRO ANTONIO GONZALEZ MUÑOZ, BAYRON JESUS REYES CAMPOS, LUIS ESNALDO MONSALVES MUÑOZ, ALDO PATRICIO SASSI ILLANES, FRANCISCO JAVIER HERNANDEZ NUÑEZ, BORIS ARMANDO WALLIS SANCHEZ, OSCAR FRANCISCO HERRERA OLIVARES, LUIS FROILAN ALBORNOZ ARAYA, ROBINSON ANDRÉS PINTO PONCE, DANIEL ALEJANDRO ACUÑA FRÍAS RODRIGO ANDRES AGUILERA MELLA, BERNARDO RIGOBERTO ALVIAL ROJO, JORGE MANUEL SEBASTIÁN SALDÍA CARRASCO, NORTHON ARMANDO CONTRERAS ROJAS, RODRIGO ANDRÉS ARRATIA HENRÍQUEZ, IGNACIO ANDRÉS FIGUEROA VIDELA, JOHNNY ESTEBAN ANCAMILLA MORALES, MARCELO ANDRÉS OLGUÍN CANCINO, ANGELO EMILIO JOFRÉ GONZÁLEZ, JOSE ISMAEL PINO HRZIC, JUAN PABLO REYES PINO, señora BERTA JEANETTTE TRONCOSO CONCHA, señores JOSÉ IGNACIO MUÑOZ GONZÁLEZ, ALEX GREGORI OLAVARRIA OLAVARRIA, IVÁN SERGIO INSUNZA HERMOSILLA, JOHN ANTONIO VASQUEZ MANRIQUEZ, FIDEL ANTONIO URRUTUA VERDUGO, PATRICIO ENRIQUE CEA RIVEROS, señora SANDRA RAQUEL PAINENAO NEIRA, señores RICARDO ALBERTO MUÑOZ COFRÉ, JOSÉ MAURICIO CABRERA MARÍN y RAÚL ALFREDO MALDONADO SALAZAR, todos conductores, domiciliados para estos efectos en Avenida El Bosque N°0177, Oficina 803, comuna de Las Condes, ciudad de Santiago, dirigido en contra del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, representado por su Ministro don ALFREDO MORENO CHARME, ambos con domicilio en calle Morandé N°59, 6to. Piso, comuna y ciudad de Santiago y de SOCIEDAD CONCESIONARIA NUEVO PUDAHUEL S.A., representada por don Xavier Lortat Jacob, ambos con domicilio en Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez, 4to. Piso, Rotonda Oriente, comuna de Pudahuel, ciudad de Santiago; todo ello por los actos ilegales y arbitrarios consistentes en la decisión de retirar de forma inmediata y permanente los taxis de turismo con reserva del viaducto de la

NNTDKOOLHD

vía controlada del aeropuerto de Santiago Arturo Merino Benítez, ordenando que los prestadores del sistema de taxis con reserva -entre los cuales se encuentran los recurrentes- deban ser reubicados en el estacionamiento o parking público denominado "Expreso 2", para que puedan prestar sus servicios. Adicionalmente, también dirige su acción constitucional de protección en contra de los actos de la sociedad concesionaria mediante los cuales designó al Sindicato de Trabajadores de Taxi Oficial A.G., para que ésta administre la operación de los counters de venta de los servicios de taxis de turismo y por haber concedido a dicha asociación gremial los espacios y la operación de los andenes del viaducto ubicados frente a las principales salidas de pasajeros del aeropuerto.

Funda su recurso, señalando que los conductores recurrentes están asociados a la Empresa de Transportes Transvip SpA, con patente de taxi de turismo, y que prestaban su servicio en el aeropuerto bajo la modalidad de reserva previa, sin embargo a contar del día 17 de enero de 2020 comenzó a regir la prohibición de acceder al viaducto aeropuerto, específicamente, en la zona de salida del terminal de pasajeros de la vía controlada, ubicada en el eje principal del viaducto, sector Armando Cortínez Norte; tal circunstancia les fue comunicada por los representantes de la empresa Maxximiza S.A. desde el día 10 de enero de 2020 informando que los taxis de turismo con reserva que operaban sus servicios desde el viaducto de la vía controlada, debían trasladar su operación a los estacionamientos públicos del aeropuerto, denominado Expreso 2.

Agrega que, en reunión sostenida con ejecutivos de la sociedad concesionaria se les indicó que, por instrucciones del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, se había asignado la operación de los counters de venta a Taxi Oficial A.G. y a un grupo de taxis básicos, servicio que antiguamente era operado, en conjunto con la vía controlada, por la empresa Maxximiza, generando aquello, a juicio de los recurrentes, ventajas competitivas desproporcionadas, por sobre los demás operadores de transporte del aeropuerto, particularmente, del resto de los taxis de turismo que operaban hasta entonces bajo el sistema de reserva, al privarlos de tener acceso a una posición o espacios en el andén o viaducto de la vía controlada para poder desarrollar sus servicios.

Expone que, ante esta situación, con fecha 15 de enero de 2020, los conductores recurrentes presentaron una carta dirigida a don Hugo Vera Vengoa, Director General de Concesiones de Obras Públicas, informando a

NNTDKOOLHD

la autoridad acerca de la instrucción y decisiones adoptadas por la sociedad concesionaria, dando cuenta de la ilegalidad y arbitrariedad de tales actos, y requiriendo que se adoptaran las medidas conducentes para remediarlas, en virtud de las facultades que las bases de licitación le confieren al Director General, tal carta fue presentada con una copia remitida al Inspector Fiscal; sin embargo, a la fecha de presentación de esta acción constitucional no se había obtenido una respuesta formal a tal requerimiento.

Luego, trata acerca de la normativa que rige a los taxis de turismo, contenida en el Decreto N°212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sobre "Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros", texto que define a los taxis de turismo como aquellos de color azul que atienden viajes destinados principalmente a pasajeros de hoteles, aeropuertos y otros puntos orientados a turistas; de este modo, en su concepto, según lo dispuesto por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, los taxis de turismo debiesen tener facilidades especiales para prestar su servicio de transporte en el aeropuerto, pues éste es su propósito o fin último, por lo cual necesitan un lugar en donde poder recoger a sus pasajeros de manera directa y expedita.

En cuanto a la operación de la denominada vía controlada, explica que, estuvo a cargo de la empresa Maxximiza, quien fue la que resultó adjudicada en la licitación de la subconcesión para la construcción, administración y operación de la vía controlada, permitiendo la convivencia de diversos prestadores de servicios de taxis, tanto con reserva como sin reserva. Añade que este contrato debió ser respetado por el nuevo concesionario, conforme disponía la letra A.11 del artículo 1.10.10 de las bases de licitación, reconociendo que el mismo se encontró vigente hasta el 31 de diciembre de 2019, pero que no fue respetado por la nueva sociedad concesionaria y motivó la presentación de un recurso de protección anterior a esta acción constitucional.

Seguidamente, alegan que fueron informados que si querían seguir operando en la vía controlada, únicamente bajo el sistema conocido como firs in-first out o FIFO, en manos de Taxi Oficial A.G., debían pagar, a partir del día 17 de enero de 2020, primero la suma de $2.000 pesos más el costo de transbank, por cada venta de ticket que la asociación gremial realizara en el counter, y la suma de $60.000 pesos, por una única vez, a título de puesta en marcha y funcionamiento. Todo ello, de manera adicional a la suma de $2.500 pesos que pagaban a Maxximiza por la

NNTDKOOLHD

operación de la vía controlada. Lo anterior, a juicio de los recurrentes, no resistía análisis, ya que, resultaba evidente que, por los mismos servicios que antes prestaba Maxximiza, el sindicato cobra $2.000 pesos más el costo de transbank, esto es, una suma aproximada de $2.500 pesos. A dicho monto, habría que sumar el valor que corresponde como *"aporte inicial de funcionamiento"* de $2.000 pesos, hasta completar $80.000 pesos, más el valor de ingreso a la vía controlada que asciende a $2.750. En total, un transportista que hoy pretendiera ingresar a la vía controlada bajo el sistema FIFO estaría obligado a pagar cerca de $7.250 por cada pasada. Asegura que, la finalidad del establecimiento de la vía controlada y su adjudicación a Maxximiza era justamente proveer a los usuarios del aeropuerto de un sistema de transporte competitivo, con una amplia oferta, dinámico y que impusiera los menores costos posibles a los prestadores con el fin de que éstos pudieran entregar un servicio de calidad y barato. Ahora bien, esa es la única alternativa que tienen los conductores de taxis de turismo, bajo el actual sistema de funcionamiento, de seguir accediendo a la vía controlada; ya que si éstos pretendieran mantener la prestación de sus servicios bajo el sistema de reserva, se ven obligados -de acuerdo a lo instruido por la sociedad concesionaria–, a prestar sus servicios desde el estacionamiento público Expreso 2. Para los recurrentes, aparece evidente que el estacionamiento público no es una instalación destinada preferentemente a los prestadores de servicios de transporte. Por el contrario, se trata de una instalación que, está diseñada para los usuarios particulares y público en general que hace uso del aeropuerto. Pese a ello, la instrucción de la sociedad concesionaria es que todo tipo de transportes con reserva, o que no esté enrolado a ningún otro sistema, opere desde esta instalación que es de uso público y tiene otros fines. De esta forma, reiteran que, la sociedad concesionaria pretende dar a los taxis de turismo con reserva el mismo tratamiento que le otorga a los taxis ejecutivos y básicos que operan con reserva, lo que constituye a todas luces un acto discriminatorio -pues da el mismo trato a sujetos que no se encuentran en igualdad de condiciones-. Pero más aún, con esta medida, la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel privilegia arbitrariamente la prestación de los servicios por parte taxis de turismo que operan sin el sistema de reservas, quienes ven radicalmente mejorada su posición competitiva. De este modo, la implementación de la medida relega al servicio que prestan los recurrentes a una posición desmejorada y desventajosa, que afecta su competitividad, ya que en la

NNTDKOOLHD

práctica los recurrentes son relegados a recoger sus pasajeros en un recinto indefinido dentro del estacionamiento público Expreso 2, como cualquier vehículo, pese a que la naturaleza de nuestra patente, taxi de turismo, sólo nos permite operar en lugares y recorrido muy determinados, como es el caso del aeropuerto.

Añaden que, estos estacionamientos "Expreso 2" ni siquiera cuentan con infraestructura suficiente para recibir a la flota de los recurrentes y menos al resto de los taxis de turismo que hoy opera bajo el sistema de reserva, así como otros sistemas de transporte tales como taxis ejecutivos y básicos, o aquellos que prestan sus servicios al amparo del Decreto Supremo N°80 de 2014, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En ese sentido, expresan que, su servicio se verá doblemente afectado, ya que sus usuarios no solo enfrentarán la dificultad para encontrar a su conductor y la incomodidad de tener que trasladarse una mayor distancia con su equipaje, sino que, además, deberán enfrentar una alta congestión y demora en la entrada y salida de tales estacionamientos. Como resulta evidente, todo ello incide negativamente en las condiciones de competitividad que deben existir entre los proveedores de los servicios de transportes terrestre del aeropuerto, lo que, precisamente, fue uno de los objetivos que se perseguían con la creación e implementación del sistema de la vía controlada, a la luz de las indicaciones que realizó en su momento la Fiscalía Nacional Económica respecto del sistema de transporte terrestre del aeropuerto.

Sobre la ilegalidad de las medidas recurridas, señalan que, infringirían el artículo 72 del Reglamento de Taxis y particularmente el Oficio N°667 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que responde una consulta sobre la operación de taxis de turismo, añadiendo que, esta infracción es aún mayor al considerar que los taxis básicos sin reserva pueden seguir operando desde el viaducto de la vía controlada no estando destinados a prestar servicios en el aeropuerto, como si acontece con los recurrentes y a lo que suma el hecho que son trasladados a un estacionamiento público en que ni siquiera cuentan con un espacio reservado para ellos. Por otra parte, indican que estas decisiones vulnerarían las bases de licitación del aeropuerto, las que garantizaban la libre competencia y la prohibición de realizar acciones discriminatorias en el desarrollo de las actividades económicas que se dan a diario en la obra pública; junto a estas normas generales, también estarían infringidas disposiciones específicas de las bases, como el artículo 1.10.9.3.1 letra g),

NNTDKOOLHD

sobre explotación y gestión de la infraestructura y el equipamiento asociado al transporte público, lo que comprende las vías exclusivas T1 y T2, que corresponden a la infraestructura vial segregada, emplazada en los exteriores tanto del Edificio Terminal T1 como del Edificio Terminal T2, de lo que se desprendería que todos los taxis que cumplan con las normas del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones tienen derecho a acceder y a utilizar la infraestructura de transporte público del aeropuerto; agregan que, otra infracción estaría determinada por el Reglamento dictado por la sociedad concesionaria el que incorpora requisitos adicionales a la normativa establecida por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, sin justificación o motivo alguno que permita a la concesionaria establecer tales requisitos.

A continuación, indican que, las bases de licitación del aeropuerto a partir de los artículos 1.10.10 letra A.1 y 1.10.9.3.1 letras c), e) y g), permiten entender que la sociedad concesionaria no puede destinar una instalación del aeropuerto para otros fines a los previstos, de forma tal que, no se puede pretender que taxis de turismo operen desde un estacionamiento como el Expreso 2 que está destinado a público general.

Prosiguen, en su recurso, detallando la ilegalidad que se cometería con la asignación directa a la Asociación Gremial de Taxi Oficial como operador del counter de venta de tiquetes del Sistema FIFO, infringiendo las bases de licitación del aeropuerto, citando el artículo 1.10.9.3.1. letra g) y artículo 1.10.10 letra C.15, haciendo evidente que la decisión de la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel de asignar el counter y el sistema de venta de tickets, así como la entrega de estacionamientos y lugares en el andén de modo exclusivo a la Asociación Gremial, transgrede normas básicas de competencia, no respeta normas mínimas de transparencia y supone una infracción a las normas de las bases de la licitación. Lo anterior, es sin perjuicio de la problemática desde un punto de vista de las normas que regulan la libre competencia en los mercados que supone la asignación directa a un competidor como operador de una instalación esencial, que, además, impondría tarifas y costos para utilizar dicha instalación de modo arbitrario e injustificado, todo lo cual se ha verificado con la aceptación y a lo menos, venia tácita, del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas.

Sobre la arbitrariedad de las medidas cuestionadas, manifiestan que, la instrucción que dispone la salida de los taxis de turismo con reserva del viaducto supone una discriminación a favor de los taxis sin reserva,

NNTDKOOLHD

disminuyendo las alternativas de transporte terrestre que disponían los usuarios, resolviendo eliminar un servicio de calidad por otro que no cumple con ningún estándar. Igualmente, considerando los recurrentes más grave aún la situación, es lo que acontecería con la asignación que hizo la sociedad concesionaria a la Asociación Gremial de Taxi Oficial para que éstos administren la operación que se realiza en el counter de venta de tiquete de taxis ubicado al interior del aeropuerto, gestión que hasta hace poco se encontraba en manos de la empresa Maxximiza, junto con el acceso a la vía controlada. Lo anterior, pese a que dicho sindicato es tan solo de uno de los tantos operadores que actualmente utilizan la vía, por lo cual no existiría un fundamento legal ni razonable que avale dicha decisión.

En cuanto a los derechos constitucionales afectados, aluden en su recurso que, se ven vulnerados el artículo 19 numerales 2, sobre igualdad ante la ley y que ni la ley ni autoridad alguna podrán establecer diferencias arbitrarias; 3, sobre debido proceso, nadie podrá ser juzgado por comisiones especiales; 21, el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen; y 22, la no discriminación arbitraria en el trato que deben dar el Estado y sus organismos en materia económica.

Concluyen su recurso, solicitando a esta Corte que se acoja el presente recurso y se declare: a) Que las acciones y omisiones ejecutadas por las recurridos, mediante las cuales se materializó la instrucción que dispuso el retiro inmediato y permanente de los taxis de turismo con reserva del viaducto de la vía controlada del aeropuerto, y ordenó que los prestadores del sistema de taxis con reserva -entre los cuales se encuentran los recurrentes deban ser reubicados al estacionamiento "Expreso 2"; son arbitrarias e ilegales; b) Que las acciones y omisiones ejecutadas por los recurridos, mediante las cuales la sociedad concesionaria ha designado al Sindicato de Trabajadores de Taxi Oficial A.G., para que ésta administre la operación de los counters de venta de los servicios de taxis de turismo y le ha concedido a dicha Asociación Gremial los espacios y la operación de los andenes del viaducto ubicados frente a las principales salidas de pasajeros del aeropuerto, todo ello, con la aceptación y venia, al menos tácita del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, son también arbitrarias e ilegales; c) Que los hechos indicados en las letras a) y b) anteriores, además de ser arbitrarias e ilegales, han perturbado y privado los derechos

NNTDKOOLHD

fundamentales constitucionalmente protegidos de su representada; d) Que se deje sin efecto la decisión de trasladar la operación de los taxis de turismo con reserva hacia el estacionamiento público Expreso 2 y se disponga su reincorporación al viaducto de la vía controlada, desde los espacios desde donde operaban sus servicios hasta el día 17 de enero de 2020; e) Que se ordene a los recurridos dejar sin efecto la asignación directa de counters realizada a Taxi Oficial y a un grupo de taxis básicos y se diseñe un nuevo mecanismo de asignación de dichos espacios que de cabal cumplimiento a las normas contempladas en el Decreto Ley N°211, a los lineamientos entregados por las autoridades nacionales de libre competencia y a las bases de licitación aeropuerto; f) Que se adopten las medidas necesarias para reconocer la calidad especial que le otorga la regulación de transporte a los taxis de turismo. g) Que ordene al Ministerio de Obras Públicas -a través del Inspector Fiscal del Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago-, comunicar dicha circunstancia a la sociedad concesionaria Grupo Nuevo Pudahuel S.A.; el cese de todo acto u omisión que tenga por objeto prohibir el ingreso y utilización por parte de sus representados a los estacionamientos ubicados en el viaducto de la vía controlada. h) Que se adopten de inmediato las demás providencias que S.S. Iltma. juzgue necesarias para restablecer el imperio de los derechos y garantías invocados y asegurar la debida protección de sus representados; e, i) Que se condene en costas a los recurridos.

Segundo: Que, con fecha 2 de marzo de 2020, doña Francisca Morandé Errázuriz, Fiscal Nacional de Ministerio de Obras Públicas, informa solicitando el rechazo de este recurso de protección, por improcedente e infundado, todo ello con costas.

Inicia su exposición, distinguiendo entre las "medidas de retiro y reubicación", que corresponderían a la decisión de retiro inmediato y permanente de los taxis de turismo con reserva de la vía controlada del aeropuerto y su emplazamiento en el estacionamiento "Expreso 2" para prestar sus servicios; de aquellas que llama "medidas de asignación", por la que se entregó la operación de los puntos de venta de servicios de taxis al Sindicato de Trabajadores de Taxi Oficial A.G., todas actuaciones que se ajustarían a lo dispuesto en el Decreto N°212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y a las bases de licitación, resumiendo que lo dispuesto por la autoridad en ambos sentidos, según corresponda, tiende a que en la vía controlada sólo accedan las modalidades de

NNTDKOOLHD

transporte público asociadas a taxis básicos, taxis de turismo y minibuses, en tanto que, el transporte público que funciona bajo reserva previa, es decir, los taxis ejecutivos, así como también los denominados Decreto N°80, que son transporte privado, operen desde los bolsones dispuestos para su uso exclusivo en las zonas colindantes con el Edificio Terminal, los que debieron cerrarse a objeto de habilitar el inicio de la ejecución de las obras del centro de transporte, según la planificación de obra determinada previamente, por lo que la infraestructura disponible en el aeropuerto para el uso de vehículos menores como lo son los taxis de turismo con reserva son, precisamente, los estacionamientos públicos para vehículos en general, categoría en la que encuentra el Expreso 2, lugar en el que se encuentran operando los recurrentes.

Luego, sostiene que existiría una indeterminación de las supuestas acciones u omisiones ilegales o arbitrarias, concretamente, en relación con las denominadas "medidas de asignación", que el recurrente atribuiría a una instrucción del Ministerio de Obras Públicas, pero que en el recurso no se entrega el detalle suficiente que permitan singularizarlas, por lo que en su concepto no se satisface el requisito del numeral 2° del Auto Acordado sobre tramitación y fallo del recurso de protección de las garantías constitucionales, debiendo ser declarado inadmisible por ello.

Continúa, alegando que respecto de las "medidas de retiro y reubicación", si bien reconoce que en cuanto a los recurrentes coinciden sólo una parte de éstos en calidad de conductores adscritos a Transvip, la materia ya fue resuelta en el recurso de protección conocido por esta Corte bajo el Rol N°18.825-2019, oportunidad en que se dejó establecido en el fallo que desestimó el recurso que, estas medidas no constituían actos ilegales ni arbitrarios del Ministerio de Obras Públicas y cuya sentencia fue confirmada por la Excma. Corte Suprema en los autos Rol N°27.758-2019.

Asimismo, invoca como defensa la falta de legitimación activa de los recurrentes, pues no constaría en estos antecedentes que los conductores representados en el recurso presten sus servicios en el aeropuerto Arturo Merino Benítez y que, por ende, puedan verse afectados por las actuaciones atribuidas al Ministerio de Obras Públicas.

Prosigue, indicando que el recurso de protección sería improcedente por diversos motivos, primero, por tratarse de una materia que se refiere a cuestiones de fondo que sólo pueden ser discutidas en un procedimiento de lato conocimiento, que permita generar un debate jurídico con producción

NNTDKOOLHD

de prueba en los términos que autoriza la ley procesal; a que no existiría, en este caso, un derecho indubitado de los recurrentes respecto del uso de la vía controlada; que consecuencia de lo anterior, tampoco existiría un derecho indubitado de los recurrentes para operar los puntos de venta de servicios ni operar los andenes en la vía controlada; tampoco existiría un derecho indubitado de los recurrentes a que se les asigne un espacio exclusivo en parte alguna de los estacionamientos públicos y a que, finalmente, las materias de libre competencia no corresponden que sean conocidas en esta sede cautelar.

Seguidamente, aborda en detalle que las actuaciones del Ministerio de Obras Públicas se habrían ajustado a la ley y sin arbitrariedad, señalando que, en razón del artículo 87 del Decreto con Fuerza de Ley N°850, de 1997, el Ministerio de Obras Públicas está facultado para ejecutar obras mediante el sistema de concesiones y en el ejercicio de tal atribución adjudicó el contrato de concesión de la obra pública fiscal denominada aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, mediante Decreto Supremo MOP N°105 de fecha 12 de marzo de 2015. Sobre este contrato de concesión describe las obras objeto de la concesión, primero las referentes al Edificio Terminal existente o T1, destinado a la atención de vuelos nacionales o domésticos y, luego, el nuevo Edificio Terminal o T2 que incluye un procesador central y 4 espigones y en ambos casos, incluyendo todas las obras civiles e instalaciones necesarias para dar a las líneas áreas, pasajeros y demás usuarios del aeropuerto las condiciones de servicio, confort y seguridad necesarias. Añade que, dentro de las obras a ejecutar se encuentra la construcción y explotación de estacionamientos para vehículos terrestres, destacando los estacionamientos en superficie, dos edificios de estacionamientos cubiertos, estacionamientos para vehículos del servicio de transporte público, un centro de transporte y una zona de parada de buses del Transantiago. Indica que, este contrato de concesión contempla la prestación de servicios aeronáuticos y no aeronáuticos y dentro de este último, los servicios no aeronáuticos comerciales, que son aquellos que prestará el concesionario, en forma obligatoria o facultativa, según se establece en las bases de licitación, y por los cuales tiene el derecho a percibir ingresos, mediante el cobro de tarifas a los usuarios, ya sea por la prestación directa del servicio o a través de terceros, agregando que, dentro de estos, se encuentran los servicios no aeronáuticos comerciales obligatorios, que debe prestar el concesionario durante la etapa de

NNTDKOOLHD

explotación de la concesión, que incluye, entre otros, el servicio de gestión de la infraestructura asociada al transporte público. Continúa, analizando el antiguo contrato de concesión del aeropuerto Arturo Merino Benítez, que terminó el 30 de septiembre de 2015 y sus diferencias con el nuevo contrato de concesión, especialmente, hace alusión al servicio de gestión de la infraestructura asociada al transporte público regulada, como un servicio no aeronáutico comercial obligatorio, en el artículo 1.10.9.3.1 letra g) de las bases de licitación, destacando que al concesionario le corresponde controlar el ingreso y salida de todos los taxis y minibuses a las vías exclusivas de los terminales T1 y T2, como asignar la ubicación de los taxis y minibuses para la toma de pasajeros dentro de las vías exclusivas, según su orden de llegada bajo el sistema FIFO.

En cuanto a la regulación de los taxis y su operación en el aeropuerto Arturo Merino Benítez, explica que el Decreto Supremo N°212 , de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que contiene el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, distingue tres modalidades, la primera de taxis básicos y su submodalidad de taxis ejecutivos; la segunda, de taxis colectivos y la tercera de taxis de turismo, señalando que, ni el citado Decreto N°212, ni las bases de licitación del contrato de concesión consideran la categoría de taxis de turismo con reserva carácter que tendrían los vehículos manejados por los recurrentes. Respecto a la operación, indica que, los transportistas de taxis de turismo operando en el aeropuerto que hicieron uso de la infraestructura asociada al transporte público de la vía controlada en el T1, administrada hasta el 31 de diciembre de 2019, por la empresa Maxximiza, estaba amparada en un contrato heredado, y correspondía a dos grupos principales: el Sindicato N°1 de Trabajadores Independientes de Taxi Turismo y a los Taxis Turismo Transvip; pero a la fecha, sólo operan en la vía controlada los transportistas de taxis de turismo sin reserva, siendo la gestión de las vías exclusivas de la misma empresa Maxximiza, en razón del contrato vigente, en tanto se realiza la licitación de aquella, mientras que la operación de los mesones de atención está en manos de los operadores de taxi que utilizan la vía controlada.

Posteriormente, realiza un análisis – mediante un cuadro comparativo – entre los transportistas adherentes a Maxximiza (Sindicato) y los transportistas adherentes a Transvip con reserva que operaron en la vía controlada hasta el 17 de enero de 2020.

NNTDKOOLHD

Sobre las facultades del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas en relación al cumplimiento del contrato de concesión, menciona aquellas contenidas tanto en la Ley de Concesiones, su Reglamento y las bases de licitación, expresando que, en definitiva este funcionario es quien realiza las labores de fiscalización y particularmente sobre el cumplimiento de las normas técnicas de operación de las obras y servicios, pudiendo dictar órdenes e instrucciones tendientes a dicho propósito, incluso, solicitando al Director la imposición de multas.

Agrega que, el Ministerio de Obras Públicas no ha incurrido en ningún acto u omisión arbitraria o ilegal que afecte las garantías constitucionales, manifestando que, respecto de las "medidas de retiro y reubicación", el Inspector Fiscal mediante Oficio Ord. IF AMB N°1398, de fecha 27 de agosto de 2018, en relación a la propuesta de actualización y ordenamiento de ubicaciones para los servicios de transporte que ofrecían los operadores que utilizaban los estacionamientos de la vía controlada, la que fuera presentada por la sociedad concesionaria, requirió la adopción de cuatro medidas, entre las cuales, se cuenta que para los taxis con reserva, éstos debían ser enviados al bolsón de taxis que realizan su operación en base a una reserva, correspondiente al bolsón de taxis ejecutivos en Armando Cortínez Poniente, ello, a su juicio, sin incurrir en discriminación arbitraria, toda vez que, obedecería a la necesidad de mejorar el funcionamiento del aeropuerto, tener mayor control de las operaciones que se desarrollan en torno al transporte público a través de taxis, optimizar el uso de infraestructura de la vía controlada y disminuir los altos niveles de congestión y saturación del aeropuerto. Alude, asimismo que, estas medidas fueron prorrogadas en su implementación, sucesivamente por diversos actos administrativos que cita emanados del Inspector Fiscal, hasta que se dictó sentencia por la Excma. Corte Suprema en el primer recurso de protección, que sustenta su argumentación que esta materia ya fue conocido en esta sede, hecho acontecido el 13 de febrero de 2020, por lo que desde el 17 del mismo mes y año se debió proceder al cierre definitivo del bolsón norte, lo que era necesario para dar inicio a la ejecución de las obras del centro de transporte, en conformidad a los antecedentes referenciales y de acuerdo a la planificación determinada previamente por la misma.

Igualmente, explica que, estas "medidas de retiro y reubicación" son concordantes con los parámetros indicados en Oficio Ord. SM/LG-N°677 de fecha 21 de enero de 2019 de la Secretaría Regional Ministerial de

NNTDKOOLHD

Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, cuyo origen es a raíz de una consulta de la propia Transvip, cuestión de fondo que ya fuera planteada y resuelta en el recurso de protección Rol N°18.825-2019, por cuanto la forma de operación que se dispone importa el funcionamiento de los taxis de turismo con reserva en torno al aeropuerto, con facilidades especiales, cuales son, contar con estacionamiento cercano al aeropuerto, permitiendo recoger a los pasajeros de manera directa, sin intermediarios y expedita, ya que tanto el bolsón norte como el estacionamiento "Expreso 2" se encuentra, el primero a 150 metros de la puerta 6 del T1 y el segundo está a 50 metros desde la puerta 5 del T1, contando con conexión directa el estacionamiento y el T1 tanto por el primer como por el tercer nivel, creándose en su opinión, mejores condiciones de conectividad y cercanía que las anteriores.

Añade que, las bases de licitación no prevén la asignación de zonas exclusivas para los taxis de turismo en ninguna de las áreas incluidas en el contrato y lo contrario significaría conceder una posición de privilegio inadmisible a la luz del contrato y que, además, no se trata de una situación anticompetitiva, pues sólo busca cumplir con el contrato de concesión y desde un punto de vista operacional gestionar un adecuado uso de la infraestructura asociada al transporte público, reiterando que no existiría en este caso una discriminación arbitraria, dado que, estas medidas objetadas no se aplican sólo a los taxis de turismo de Transvip que operan con reserva, sino también a todos los taxis de turismo gremiales que prestan sus servicios bajo esa modalidad y que no se encuentran asociados a Transvip, por lo que todos ellos deberán estacionarse fuera de la vía controlada, en los estacionamientos Expreso 2 u otros que estimen convenientes.

En lo referente a las "medidas de asignación", señala que, habiéndose determinado que a su respecto se aplica lo dispuesto en el artículo 1.10.9.3.1 letra g) de las bases de licitación, en cuanto a los mesones de atención pertenecientes al servicio de gestión de la infraestructura del transporte público, destinados al uso de los operadores de taxis y la atención de sus clientes, todo ello bajo el sistema FIFO, necesariamente los taxis de turismo que operen con reserva no pueden hacer uso de la vía controlada ni tampoco de los counters especialmente fijados para los operadores de la vía, ni utilizar espacios ni andenes en la vía controlada, a menos que operen bajo el aludido sistema FIFO, agregando que, no es efectivo lo sostenido por los recurrentes en orden a que el modelo de uso de los counters debía

NNTDKOOLHD

someterse a un proceso de licitación, ya que las bases que rigen el contrato no lo contemplaban.

Por último, sostiene que de los actos atribuidos al Ministerio no existiría privación, perturbación ni amenaza a las garantías constitucionales reclamadas por los recurrentes, concluyendo su informe pidiendo el rechazo de este recurso, según ya se reseñara precedentemente.

Tercero: Que, mediante presentación de igual data que la anterior, informa doña Javiera Escanilla Cortés, abogada, en representación de sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., solicitando se declare sin lugar este recurso de protección, con costas.

En primer término, a continuación de realizar una breve relación acerca de los derechos y obligaciones que nacen a propósito del contrato de concesión otorgado a su representada por el Ministerio de Obras Públicas, especialmente, en torno a la gestión del transporte terrestre de pasajeros desde y hacia el aeropuerto, alega ésta recurrida que idéntica acción de protección fue interpuesta por algunos de los mismos recurrentes y por similares hechos que fundamentan este recurso, el que fuera conocido por esta Corte en los autos Rol N°18.825-2019, dictándose sentencia que lo rechazó con fecha 6 de septiembre de 2019, la que fuera confirmada por la Excma. Corte Suprema con fecha 13 de febrero de 2020.

A continuación, manifiesta que esta acción constitucional trata un asunto que por su naturaleza corresponde a una materia propia de un juicio de lato conocimiento; asimismo, indica que no existirían actos ilegales y arbitrarios de su parte, primero porque de acuerdo al artículo 1.10.9.31 letra g) de las bases de licitación, tiene la obligación, entre otras, respecto de la gestión de la infraestructura asociada al transporte público, de asignar la ubicación de los taxis y minibuses, para la toma de pasajeros dentro de las respectivas vías exclusivas, según orden de llegada, a través del sistema FIFO, requisitos que no cumplirían los recurrentes. También, refiere que, se ha respetado el Decreto Supremo N°212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en especial, su artículo 72 y las modalidades de los taxis de turismo, al igual que, lo señalado en el Ord. N°677 de fecha 21 de enero de 2019, pues otorgó las facilidades para transportar pasajeros, añadiendo que, la ubicación del estacionamiento Expreso 2, al que fueron trasladados los recurrentes, se encuentra a pocos metros del actual Edificio Terminal de Pasajeros T1.

NNTDKOOLHD

Sobre las "medidas de asignación", expone que, los mesones de atención solamente están destinados a los servicios de transporte público sin reserva, calidad que no tienen los recurrentes por tratarse de un servicio previa reserva.

En seguida, explica que, no existiría en su actuar reprochado agravio a los derechos de igualdad ante la ley, debido proceso, a desarrollar cualquier actividad económica, reclamados por los recurrentes como infringidos por su representada y que, tampoco, se habría producido una discriminación arbitraria en materia económica, todo ello en similares términos a los ya informados por el Ministerio de Obras Públicas.

Concluye, solicitando se desestime este recurso de protección, conforme ya se indicara en el primer párrafo de este considerando.

Cuarto: Que, a requerimiento de esta Corte, según consta de resolución de fecha 14 de julio de 2020, informó don Dagoberto Valderas Barría, conductor profesional, en representación y en su calidad de Presidente del Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez N°1, a través de escrito ingresado con fecha 31 de agosto de 2020, manifestando en síntesis que, el aludido Sindicato suscribió con fecha 10 de diciembre de 2019 un contrato de prestación de servicios de operación, recaudación y mantenimiento y de comodato de counters asociados a la vía controlada, el que conforme su cláusula quinta, inició su vigencia el día 30 de diciembre de 2019, teniendo en consecuencia un derecho incorporado al patrimonio de su representada.

Adicionalmente, expone que los hechos invocados por los recurrentes, fueron notificados a éstos, en forma previa y expresa, con fecha 20 de agosto de 2019, data en que se comunicó a todos los usuarios de la infraestructura asociada al transporte público que los vehículos Decreto N°80, taxis ejecutivos y cualquier modalidad que funcionara con reserva previa, no podrían tener acceso a esa infraestructura y deberían estacionar sus vehículos en los estacionamientos para vehículos en general, lo que a su juicio, significaría que los recurrentes tomaron conocimiento de estos hechos con mucha antelación a la fecha que alegan los recurrentes para justificar la interposición de este recurso de protección.

Igualmente, señala que, los recurrentes se identifican como "conductores asociados a la Empresa de Transportes Transvip SpA, titulares del permiso de patente de taxi de turismo", entendiendo que, bajo esa premisa, la persona afectada por cualquier acto arbitrario e ilegal recurrido

NNTDKOOLHD

sería la empresa Transvip SpA, dado que es la propietaria de los móviles, respecto de los cuales los recurrentes son únicamente los conductores y mero tenedores, en razón que la calidad de "conductor asociado", se obtendría a través de la suscripción de un contrato de leasing entre los conductores y la empresa y sólo al pago de la última cuota pactada se harían dueños del automóvil, pero este perdería la condición de taxi de turismo, por lo que en su concepto, la titularidad de los derechos reclamados recaería en la empresa Transvip SpA y no en los conductores recurrentes de autos.

Termina, solicitando que se tenga por evacuado el informe requerido.

Quinto: Que, el recurso de protección de garantías constitucionales, consagrado en el artículo 20 de la Constitución Política de la República, constituye una acción cautelar o de emergencia, destinada a amparar el legítimo ejercicio de las garantías y derechos preexistentes, que en esa misma disposición se enuncian, mediante la adopción de medidas de resguardo que se deben tomar ante un acto u omisión arbitrario o ilegal que impida, amague o moleste ese ejercicio.

Luego, es requisito indispensable de la acción de protección la existencia, por un lado, de un acto u omisión ilegal -esto es, contrario a la ley- o arbitrario -producto del mero capricho o voluntad de quien incurre en él- y que provoque algunas de las situaciones que se han indicado.

Sexto: Que, en cuanto a la alegación del Sindicato de Trabajadores Independientes de Taxi de Turismo del Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez N°1, de ser el presente recurso de protección aparentemente extemporáneo, en la medida que los recurrentes habrían tomado conocimiento de la decisiones impugnadas al día 20 de agosto de 2019, fecha en la que se comunicó a todos los usuarios de la infraestructura asociada al transporte público que a contar del 1 de enero de 2020 se materializarían estas modificaciones al sistema vigente a esa data, bastará señalar que, lo atacado por esta vía constitucional es por una parte la decisión de ordenar el retiro y reubicación de los taxis de turismo que operaban previa reserva desde la vía controlada del aeropuerto y su traslado hasta un estacionamiento en las proximidades del recinto, denominado "Expreso 2"; así como, por otra, la decisión de asignar directamente al anotado Sindicato N°1 de Taxi Oficial A.G. la operación de los counters de venta de los taxis que anteriormente eran administrados por la empresa Maxximiza, todas actuaciones que por la naturaleza de sus objetivos propuestos, esto es, destinadas a producir efectos permanentes en el tiempo

NNTDKOOLHD

permiten, desde luego, comprender que el recurso de protección, así intentado, por los recurrentes e ingresado a esta Corte con fecha 7 de febrero de 2020 lo ha sido dentro del plazo contemplado en el número 1 del Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema sobre tramitación y fallo del recurso de protección de las garantías constitucionales, considerando adicionalmente que, en definitiva la medida de retiro y reubicación sólo se hizo efectiva con posterioridad al día 13 de febrero de 2020, según se puede apreciar de la lectura del informe del recurrido Ministerio de Obras Públicas, todo lo cual llevará a desestimar esta pretendida extemporaneidad.

Séptimo: Que, en segundo término, el Ministerio de Obras Públicas manifiesta en su informe que el recurso adolecería de un defecto formal al echar en falta la determinación de una de las acciones u omisiones ilegales o arbitrarias que sirven de base al recurso, concretamente, la instrucción que habría extendido el Inspector Fiscal para validar las medidas impugnadas, cuya singularización sería, precisamente, de acuerdo al numeral 2 del ya citado Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema sobre tramitación y fallo del recurso de protección de las garantías constitucionales, la norma infringida por los recurrentes al no detallar su tenor y existencia, la que, además, los recurrentes reconocerían desconocer.

Pues bien, de la lectura del numeral 2 aludido por la entidad pública informante, aparece que el recurso de protección como medio ágil y eficaz para poner remedio a las infracciones de los derechos y garantías constitucionales que ampara sólo requiere, en conjunto con ser interpuesto dentro de plazo – que cómo ya se observó se satisface en la especie – cumplir con la exigencia de hacer una mención a hechos que puedan constituir una vulneración a estas garantías, algo que de la somera revisión del libelo de los recurrentes es posible establecer como efectivo, puesto que, se expone circunstanciadamente la secuencia de sucesos que motivan la dictación tanto de las medidas de retiro y reubicación de los taxis de turismo que operan con previa reserva, como las medidas de asignación directa de los counters de venta de los taxis que operan en el aeropuerto a una Asociación Gremial determinada, y de la forma y modo en que tales acciones realizadas por la autoridad importarían una infracción las garantías de los recurrentes, razón suficiente que permite descartar esta alegación.

Octavo: Que, en tercer término, alegan tanto el Ministerio de Obras Públicas como la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. que la materia que se trae a conocimiento de esta Corte ya fue ventilada en los

NNTDKOOLHD

autos Rol N°18.825-2019, a través de un recurso de protección que fue fallado desestimándolo en esta sede, sentencia que fuera confirmada por la Excma. Corte Suprema en los autos Rol N°27.758-2019 mediante pronunciamiento de fecha 13 de febrero de 2020.

Si bien resulta ser efectivo lo aseverado por ambos recurridos respecto a las sentencias dictadas tanto por esta Corte, como por la Excma. Corte Suprema, lo cierto es que en ese caso se impugnó únicamente la decisión de prohibir a los taxis con reserva el acceso a los estacionamientos que se encontraban en el viaducto aeropuerto, específicamente, en la zona de salida del terminal de pasajeros de la vía controlada, sector Armando Cortínez Norte, para reubicarlos en dos zonas de estacionamientos que se emplazan fuera del viaducto; por el contrario, en el presente recurso, como acertadamente resume el propio Ministerio de Obras Públicas en su informe, se atacan tanto las llamadas "medidas de retiro y reubicación", que en parte se asimilan a los hechos fundantes del primer arbitrio, y las "medidas de asignación" que afectan a los conductores de taxis de turismo asociados a Transvip SpA. Esto último, permitirá realizar un análisis acerca del fondo de la situación planteada por los recurrentes, sin perjuicio de tener en consideración lo resuelto previamente por esta Corte y la Excma. Corte Suprema, en aquello que sea pertinente.

Noveno: Que, en cuarto término, el Ministerio de Obras Públicas y el Sindicato de Trabajadores Independientes de Taxi de Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez, alegan la improcedencia de este recurso por una falta de legitimación activa de los recurrentes.

El primero, funda su pretensión en el hecho que éstos recurrentes no habrían acreditado ser conductores asociados a la empresa Transvip SpA afectados con las medidas dispuestas por la autoridad y la sociedad concesionaria; mientras que, el segundo, indica que, esta falta de legitimidad estaría determinada por la circunstancia que quien es afectado en sus derechos sería la propia empresa Transvip SpA y no sus conductores, quienes sólo tendrían la calidad de meros tenedores de los vehículos del tipo taxi de turismo.

Al respecto, bastará manifestar que, de la lectura de la carta ingresada a la Dirección General de Concesiones del Ministerio de Obras Públicas, de fecha 13 de febrero de 2020, incorporada por los recurrentes a estos autos, se puede apreciar que comparece don Francisco Acevedo, quien es uno de los recurrentes, aseverando representar a más de cien conductores asociados

NNTDKOOLHD

a Transvip SpA. En dicho documento, se expresa la preocupación por las medidas informadas en el aeropuerto, solicitando a don Hugo Vera Vengoa, Director General, una reunión urgente para analizar posibles soluciones a sus planteamientos.

Pues bien, este antecedente documental es en el marco de este tipo de acción constitucional de carácter desformalizada, fluye como suficiente elemento que permite entender que los recurrentes se encuentran habilitados para interponer el recurso de marras y requerir, en lo que corresponda conforme a derecho, la intervención de esta Corte; esto permitirá descartar la alegación sobre una falta de legitimación activa de los mismos.

Décimo: Que, en un quinto aspecto de carácter formal, el Ministerio de Obras Públicas y la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A., señalan la improcedencia de acudir a este recurso de protección por tratarse de un asunto propio de una materia de lato conocimiento, en lo relativo, tanto a la naturaleza, entidad, aplicación y efectos de las "medidas de retiro y reubicación" y las "medidas de asignación".

Cabe advertir, sobre el particular que, como ya ha quedado asentado en la jurisprudencia de nuestros Tribunales Superiores de Justicia, el recurso de protección es una acción rápida, ágil y eficaz, esencialmente desformalizada, para poner pronto remedio a situaciones que por acción u omisión impliquen la afectación, en grado de amenaza, perturbación o privación de los derechos garantidos en la Constitución Política de la República, así como en los Tratados Internacionales que en materia de derechos humanos ha ratificado la República de Chile. En ese contexto, es el propio artículo 20 de la Constitución Política de la República, norma fundamental que consagró este recurso de protección, la que establece que puede ejercerse: *"...sin perjuicio de los demás derechos que pueda hacer valer ante la autoridad o los tribunales correspondientes..."*; así las cosas, la alegación en este sentido será desechada, pues nada impide o coarta la opción que tienen los recurrentes de haber acudido a esta sede para pedir amparo a sus derechos y garantías constitucionales, máxime, cuando éstos han estimado que han sido conculcadas, con una decisión particular de los mismos recurridos.

Undécimo: Que, yendo al fondo del asunto, lo impugnado a través de este recurso de protección ha sido primero, la decisión de la sociedad concesionaria del aeropuerto Arturo Merino Benítez, Nuevo Pudahuel S.A.,

NNTDKOOLHD

instruida y autorizada por el Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, de ordenar el retiro inmediato y permanente de los taxis de turismo con reserva desde el viaducto de la vía controlada del señalado recinto aeroportuario, disponiendo, además que, estos taxis de turismo deben ser reubicados en el estacionamiento público "Expreso 2" para que puedan prestar sus servicios, resolución que ha sido llamada "medida de retiro y reubicación".

Una segunda decisión acusada de ilegalidad y arbitrariedad por los recurrentes consiste en la asignación directa hecha al Sindicato de Trabajadores de Taxi Oficial A.G. por parte de la sociedad concesionaria, para la administración de la operación de los mesones de venta de los servicios de taxis de turismo en el aeropuerto, que ha sido denominada "medida de asignación".

Duodécimo: Que, para resolver la presente acción constitucional, es preciso consignar los siguientes hechos relevantes que fluyen de los antecedentes documentales acompañados en estos autos:

1.- Por Decreto Supremo N°105 del Ministerio de Obras Públicas, (D.O.21.04.2015) le fue adjudicado a sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal denominada "Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago";

2.- La anotada concesión se rige, particularmente por las disposiciones contenidas en las bases de licitación, que fueron aprobadas por Resolución DGOP N°33 de 17 de febrero de 2014, tomada razón por Contraloría General de la República con fecha 13 de junio de 2014, además de las Circulares Aclaratorias y Anteproyecto Referencial. Igualmente, por así expresarlo las bases del certamen, forman parte de las mismas, entre otros, el Decreto Supremo N°900, de 1996 que contiene la Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Decreto Supremo MOP N°956, de 1997 sobre Reglamento de la Ley de Concesiones de Obras Públicas, el Decreto con Fuerza de Ley N°850, de 1997 que fija la Ley Orgánica del Ministerio de Obras Públicas y la Ley N°16.752, Orgánica de la Dirección General de Aeronáutica Civil;

3.- Los recurrentes de autos son todos conductores de vehículos con patente de taxi de turismo asociados a la empresa de transportes Transvip SpA que operan previa reserva desde y hacia el aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez de Santiago;

NNTDKOOLHD

4.- Mediante Ord. IF AMB N°1398/2018 de fecha 27 de agosto de 2018, dirigido por don Jorge Maureira Frazier, Inspector Fiscal de la concesión del aeropuerto a don Nicolas Claude, gerente general de la sociedad concesionaria, se instruye a ésta última para que, en el marco del servicio de gestión de la infraestructura asociada al transporte público señalado en la letra g) del numeral 1.10.9.3.1 de las bases de licitación, producto del análisis por las nuevas condiciones que se les han impuesto a los servicios de taxis asociados a la reubicación de estacionamientos y reducción de espacios para filas de avanzada cerca de la vía controlada, tanto de los servicios de transporte de taxis básicos como turismo, producto de las obras del aeropuerto, más los constantes fenómenos de congestión del sector, asociado a nuevos bolsones de espera de servicios del DS-80 y de los taxis con reserva o ejecutivo y con la finalidad de mejorar la oferta y operación de estos servicios en la vía, se requirió, entre otras medidas que detalla el Oficio, *"para los taxis con reserva definidos en su presentación, estos deberán ser enviados al bolsón de taxis que realizan su operación en base a una reserva, correspondiente al bolsón de taxis ejecutivos en Armando Cortínez Poniente…"*;

5.- Posteriormente, a través de Ord. IF-EX. AMB N°082/2019 de fecha 29 de marzo de 2019, del Inspector Fiscal al gerente general de la sociedad concesionaria, se indica que: *"En el marco del contrato de concesión de Obra Pública y en conformidad a lo solicitado en su carta NP-ADM NC-RP-BL-2019-704. en la que requiere de esta Inspección Fiscal un plazo adicional de 30 días para implementar la medida solicitada que ordena el traslado de la operación de los taxis turismo con reserva" desde la vía controlada al bolsón de taxis ejecutivo en Armando Cortínez Poniente, considerando que de acuerdo a la información adjunta a su carta y sin perjuicio de aquellos puntos en los que se encuentran más distantes, el operador ya se encuentra trabajando en un proyecto para la habilitación de counters e instalación de señalética para guiar a los pasajeros hacia el nuevo punto de encuentro con conductores, se accede a lo solicitado, otorgándose una prórroga de 30 días para implementar la medida solicitada, debiendo esta concretarse a más tardar el 30 de abril de 2019."*

6.- Sucesivamente, por Oficios Ord. IF-EX AMB N°1125/2019 de fecha 29 de abril de 2019, Ord. IF-EX AMB N°1365/2019 de 27 de mayo de 2019 y por Ord. IF-EX N°2741 AMB N°/2019 de fecha 4 de octubre de 2019, se prorrogó con autorización del Inspector Fiscal, el traslado y

NNTDKOOLHD

reubicación de los taxis de turismo con previa reserva desde la vía controlada, primero hasta el 31 de mayo de 2019, luego hasta el 31 de julio de 2019 y, finalmente, hasta no tener un pronunciamiento definitivo de la Excma. Corte Suprema en el marco del primer recurso de protección presentado por conductores de la empresa Transvip SpA (autos Rol N°18.825-2019) o hasta que expirara el contrato con el operador de la vía controlada empresa Maxximiza, cualquiera de los dos eventos ocurriera primero;

7.- Por Carta de fecha 20 de agosto de 2019 dirigida por el gerente general de la sociedad concesionaria al gerente general de la empresa Maxximiza, se comunicó a que contar del día 1 de enero de 2020, no podría continuar prestando los servicios de recaudación que realizaba para los taxis de turismo, mediante autorización del anterior concesionario del aeropuerto de fecha 1 de diciembre de 2014 y que respecto de los mismos taxis de turismo y taxis básicos, no podría seguir operando desde los mesones de atención ubicados en los edificios terminales, ello con la finalidad de cumplir con la regulación de la concesión la cual establece que los mesones de atención están destinados al uso de los operadores de transporte; agrega la Carta que, los vehículos DS80, taxis ejecutivos y de cualquier modalidad que funcione con reserva previa, ya no podrán tener acceso a la infraestructura asociada al transporte público y tendrán que estacionar sus vehículos en los estacionamientos para vehículos en general, ello debido al cierre definitivo de los bolsones ubicados al poniente del edificio terminal T1 y a la ejecución en dicho sitio de las obras del centro de transporte según el Anteproyecto Referencial;

8.- Con fecha 10 de diciembre de 2019 la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel S.A. suscribió con el Sindicato de Trabajadores Independientes de Taxis de Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez N°1, un contrato de prestación de servicios de operación, recaudación y mantenimiento y de comodato de counters asociados a la vía controlada. Según se lee del anotado contrato en su cláusula segunda, acerca del objeto y alcance, se estipula como condiciones, de acuerdo a las bases de licitación, por una parte destinar los mesones de atención (o counters) a ser utilizados por los operadores de taxis para atención de sus clientes y a asignar la ubicación de los taxis para la toma de pasajeros dentro de las respectivas vías exclusivas según orden de llegada (FIFO);

NNTDKOOLHD

9.- Por Ord. IF-EX AMB N°0531/2020 de fecha 12 de febrero de 2020, del Inspector Fiscal al gerente general de la sociedad concesionaria, se detallan una serie de medidas que debe adoptar la concesionaria, en relación con el servicio de gestión de la infraestructura asociada a transporte público, en particular al servicio prestado por "taxis básicos", el cual cuenta con mesones de atención a pasajeros al interior del edificio terminal y con acceso a la vía exclusiva T1, exigiendo entre otras, que se vele para que los counter entregados a cada operador de taxi para su administración se ajuste a lo señalado en el Decreto Supremo N°212 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y sean utilizados para los fines que corresponden dentro de dicha normativa; que se evite la competencia desleal y fuera de norma, evitando que se salga a capturar pasajeros bajo ninguna circunstancia; que los servicios de taxis que operan en AMB no pueden restringir destinos ni declarar tarifa mínima por viaje a los pasajeros y que todo operador de taxi básico y de turismo deberá adherirse al nuevo sistema que se implemente para la atención de usuarios para cada modalidad y al alero de la normativa vigente, esto es, gestión de ventas en el caso de taxis de turismo y difusión del servicio en el caso de taxis básicos; y

10.- Mediante sentencia pronunciada por esta Corte con fecha 6 de septiembre de 2019, en recurso de protección presentado por conductores asociados a la empresa Transvip SpA, ingreso Rol N°18.825-2019, se rechazó el mismo que buscaba impedir la materialización de la medida que disponía el retiro de los taxis de turismo con reserva previa desde la vía controlada operada a esa data por la empresa Maxximiza; luego, por sentencia dictada con fecha 13 de febrero de 2020, tal pronunciamiento jurisdiccional fue confirmado por la Excma. Corte Suprema.

Décimo tercero: Que, habrá de tenerse presente que la situación descrita está claramente reglada por las bases de licitación de esta obra pública fiscal.

En efecto, el artículo 1.10.9 de las bases, establece que la sociedad concesionaria debe prestar y explotar tanto los servicios aeronáuticos como no aeronáuticos, quedando clasificados como: servicios aeronáuticos, servicios no aeronáuticos no comerciales y servicios no aeronáuticos comerciales.

A su vez, el artículo 1.10.9.3.1 de las citadas bases, fija que la sociedad concesionaria debe prestar, en forma obligatoria durante la etapa de explotación de la concesión indicada en el artículo 1.10 del mencionado

NNTDKOOLHD

pliego de condiciones, entre otros, los servicios de gestión de la infraestructura asociada al transporte público, regido particularmente por la letra g) del artículo 1.10.9.3.1., en cuestión.

Décimo cuarto: Que, en este orden de ideas, el artículo 1.10.9.3.1 letra g) de las bases de licitación, establece textualmente que:

"Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios.

Son aquellos que debe prestar el Concesionario en forma obligatoria durante toda la Etapa de Explotación de la Concesión señalada en el artículo 1.10 de las presentes Bases de Licitación. El Concesionario, de acuerdo a las necesidades del Aeropuerto, podrá proponer al Inspector Fiscal para su aprobación, ampliar o disminuir las áreas para la explotación de estos servicios siempre que no signifique una disminución de la obra pública contratada y no se menoscabe o perjudique la funcionalidad ni la seguridad del Aeropuerto, en particular la de los Edificios Terminales de Pasajeros, ni el Nivel de Servicio exigido en las presentes Bases de Licitación ni el Estándar Técnico de la obra, lo que será calificado por el Inspector Fiscal en conformidad a lo señalado en el artículo 1.10.10 puntos C.9 y C.22 de las presentes Bases de Licitación.

Los Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios son los siguientes:

…G) Servicio de gestión de la infraestructura asociada al Transporte Público.

El Concesionario deberá explotar y gestionar la infraestructura y el equipamiento asociado al Transporte Público, que comprende lo siguiente:

Centro de Transporte: corresponde a la infraestructura ubicada entre los Edificios Terminales T1 y T2, y al poniente del emplazamiento de los Estacionamientos Cubiertos, según lo señalado en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP, a la cual confluirán para tomar y dejar pasajeros, buses distintos del sistema de Transporte Público Metropolitano de la ciudad de Santiago, en adelante "Buses de Transporte Público".

Vías Exclusivas T1 y T2: corresponde a la infraestructura vial segregada, emplazada en los exteriores tanto del Edificio Terminal T1 como del Edificio Terminal T2, en sus correspondientes Niveles de Salidas o Primer Nivel, según lo señalado en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP, a las cuales confluirán, los vehículos correspondientes a Taxis y Minibuses para tomar pasajeros.

NNTDKOOLHD

Estacionamientos de Taxis, Minibuses y Buses de Transporte Público: corresponde al área ubicada en el sector sur poniente del Aeropuerto, según lo señalado en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP, en la cual se estacionarán los vehículos correspondientes a Taxis, Minibuses y Buses de Transporte Público.

Mesones de atención: corresponde a aquellas áreas y equipamiento emplazado tanto en el Edificio Terminal T1 como en el Edificio Terminal T2, señalado en el Anteproyecto Referencial entregado por el MOP, que el Concesionario deberá destinar a ser utilizado por los operadores de los Taxis, Minibuses y Buses de Transporte Público, para la atención de sus clientes. El Concesionario será responsable de la Gestión de la Infraestructura asociada al Transporte Público, organizando y coordinando a los operadores de transporte que sean usuarios de esta infraestructura, para lo cual deberá: Controlar el ingreso y salida de todos los Taxis, Minibuses y Buses de Transporte Público, hacia y desde sus correspondientes áreas de Estacionamientos. Controlar el ingreso y salida de todos los Taxis y Minibuses a las Vías Exclusivas de los Terminales T1 y T2. Controlar el ingreso y salida de los Buses de Transporte Público, hacia y desde el Centro de Transporte. Asignar la ubicación de los Taxis y Minibuses, para la toma de pasajeros dentro de las respectivas Vías Exclusivas, según su orden de llegada (First In First Out (FIFO)). Asignar las zonas de estacionamientos correspondientes a cada uno de los Buses de Transporte Público, para tomar y dejar pasajeros en el Centro de Transporte, según el mecanismo de asignación que la Sociedad Concesionaria deberá elaborar al efecto, de acuerdo a lo establecido en 1.10.4, en 1.10.10 puntos A.13 y C.15 y en 2.9.3, todos artículos de las presentes Bases de Licitación. Informar y dirigir mediante señalización gráfica, auditiva o por otros medios, a los pasajeros y usuarios en general, a las respectivas Vías Exclusivas donde se encuentren los Taxis y Minibuses, o bien al Centro de Transporte, donde se encuentren los Buses de Transporte Público. Asegurar en todo momento una amplia y correcta difusión a los usuarios, de las condiciones y precios de referencia vigentes según destino, de los servicios que presten cada uno de los distintos operadores de transporte usuarios de esta infraestructura, lo que será calificado por el Inspector Fiscal. Disponer de una plataforma de atención a usuarios y un canal de información de cada operador de servicios de transporte público que utilice la infraestructura asociada, en el Servicio de Información a los

NNTDKOOLHD

Usuarios señalado en el artículo 1.10.9.2 letra g) de las presentes Bases de Licitación.

A partir de la PSP 1, el Concesionario estará facultado a cobrar la tarifa máxima vigente asociadas a la infraestructura vial segregada para Taxis y Minibuses del Edificio Terminal T1.

Desde la Puesta en Servicio Provisoria correspondiente, la tarifa máxima a fijar por la Sociedad Concesionaria para los Taxis y Minibuses no podrá ser superior a la tarifa máxima que se cobre por la utilización de la infraestructura vial segregada en funcionamiento por dichos tipos de vehículos.

La tarifa máxima para los Taxis y Minibuses se reajustará anualmente de acuerdo a la variación del IPC. En caso que el IPC deje de existir como indicador relevante de reajustabilidad, se aplicará el mecanismo que lo reemplace.

Para el caso de la infraestructura asociada a los Buses de Transporte Público, la tarifa a establecer para los operadores de este tipo de vehículos no podrá ser en ningún momento superior al doble del monto de la tarifa máxima vigente para la utilización de la infraestructura correspondiente a Taxis y Minibuses.

Los Taxis, Minibuses y Buses de Transporte Público podrán acceder al Aeropuerto y hacer uso de su infraestructura asociada, en la medida que cumplan las condiciones y exigencias establecidas por el MTT y las exigencias mínimas de operación que se señalan a continuación:

Deberán mantener en un lugar visible desde fuera y dentro del vehículo, el(los) valor(es) del pasaje a cobrar a los usuarios. En el caso de los Minibuses y los Buses de Transporte Público, la información deberá ser referencial según destino(s).

Deberán mantener en un lugar visible desde el interior del vehículo, la individualización del operador de transporte, así como del chofer, en caso de ser una persona distinta y de la patente del vehículo.

El Concesionario no podrá realizar cobro alguno a los operadores de los buses del sistema de Transporte Público Metropolitano de la ciudad de Santiago por su ingreso al aeropuerto ni por la detención en las zonas establecidas para su parada, así como tampoco podrá cobrar a los usuarios de dicho sistema por su utilización."

Décimo quinto: Que, así las cosas, es posible determinar que en cuanto a la decisión impugnada de ordenar el retiro de los taxis de turismo

NNTDKOOLHD

previa reserva desde la vía controlada y su traslado hasta el denominado estacionamiento Expreso 2, dispuesta por la sociedad concesionaria y autorizada por el Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas, se ajusta a lo estipulado en las bases de licitación de esta concesión, conforme se puede leer del tenor del artículo 1.10.9.3.1 letra g), que en lo que interesa, indica que el concesionario es responsable, en el cumplimiento de su obligación de gestionar la infraestructura asociada al transporte público, de asignar la ubicación de los taxis y minibuses para la toma de pasajeros dentro de las respectivas vías exclusivas, según su orden de llegada bajo la modalidad FIFO "First In First Out", por sus siglas en inglés, esto es, bajo el sistema primero en entrar es primero en salir.

Como se ha podido establecer en estos antecedentes, los recurrentes de autos en su condición de conductores asociados a la empresa Transvip SpA, son como ellos mismos reconocen, choferes de vehículos con patente de taxi de turismo que operan previa reserva, lo que desde luego, es una modalidad diversa a la que debe implementar la sociedad concesionaria en la vía controlada, pues las propias bases de licitación han exigido que tal operación se efectúe bajo el aludido sistema FIFO.

En las referidas circunstancias no puede observarse la existencia, por tanto, de alguna ilegalidad en la decisión adoptada.

Décimo sexto: Que, asimismo, en lo que respecta dentro de esta "medida de retiro y reubicación", con la orden dada de dirigir sus vehículos y aparcarlos en el estacionamiento Expreso 2 se ajusta a la necesidad de ejecutar el Anteproyecto Referencial para la construcción del centro de transporte, contemplado en las bases de licitación, implicando como consecuencia el cierre de los bolsones ubicados al poniente del edificio terminal T1, pues en esa área se construirá aquella obra.

Décimo séptimo: Que, igualmente, la "medida de retiro y reubicación", además de no ser ilegal, como se ha visto, no aparece desprovista de razonabilidad, desde que, persigue – según se lee del Ord. IF AMB N°1398/2018 de fecha 27 de agosto de 2018 del Inspector Fiscal del Ministerio de Obras Públicas – regular el tráfico de los taxis en el aeropuerto, hacer frente al constante fenómeno de congestión y mejorar la oferta y operación de los servicios en la vía, todos elementos de ponderación con los que ha sido dotada la autoridad administrativa y que permiten descartar la arbitrariedad de la decisión adoptada.

NNTDKOOLHD

Décimo octavo: Que, no es óbice para alcanzar la conclusión anterior la circunstancia invocada por los recurrentes cuyo fundamento se encuentra en el Ord. SM/LG N°00677 de fecha 21 de enero de 2019 del Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana en respuesta al gerente general de Transvip SpA, acompañado a estos autos, en el que a propósito de una consulta de Tranvip SpA, manifiesta que estos servicios de taxi de turismo con modalidad de reserva previa, precisamente, operan desde y hacia aeropuertos y hoteles, debiendo otorgárseles las facilidades necesarias para transportar a sus pasajeros o bien recogerlos en forma directa y expedita; ello en razón que, la "medida de retiro y reubicación" impugnada, bajo ningún aspecto impide a los recurrentes ejercer su actividad de transporte desde y hacia el aeropuerto internacional de Santiago y, por otra, como sostiene el Inspector Fiscal en el documento elaborado con fecha 17 de agosto de 2020, también acompañado a este recurso, se ha podido establecer que las distancias que recorren los pasajeros del terminal T1 del aeropuerto para dirigirse desde las distintas puertas de salida del primer piso hacia los sectores denominados centro de transporte y del edificio de estacionamiento poniente, es de 250 metros entre ellas y la ubicación respecto de los estacionamientos mencionados, de lo que se elucida que se les han otorgado las facilidades necesarias para seguir operando bajo su modalidad de reserva previa en el aeropuerto, resguardando con ello también la libertad de competencia.

Décimo noveno: Que, en cuanto a la segunda medida recurrida, esto es, aquella que ha sido denominada "medida de asignación", de la literalidad del artículo 1.10.9.3.1. letra g) de las bases de licitación, es posible entender que es de competencia de la sociedad concesionaria decidir la entrega de los mesones de atención, en la forma y modo que esa sociedad determine; de esta manera, su asignación mediante el contrato de prestación de servicios de operación, recaudación y mantenimiento y de comodato de counters asociados a la vía controlada, celebrado con el Sindicato de Trabajadores Independientes de Taxis de Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez N°1, con fecha 10 de diciembre de 2019, documento acompañado a estos autos, precisamente, va en la dirección ordenada en las propias bases de licitación, esto es, que la modalidad de operación de estos taxis para la toma de pasajeros dentro de las respectivas vías exclusivas sea según su orden de llegada (FIFO) y, por ende, son este

NNTDKOOLHD

tipo de operadores quienes se hacen cargo de estos puntos o mesones de atención.

Vigésimo: Que, la alegación de los recurrentes en el sentido que la sociedad concesionaria en la asignación de los mesones de atención de público no habría seguido lo preceptuado en el artículo 1.10.10 letra C15 en relación con la letra A13, de las bases de licitación, esto es, haber realizado un llamamiento a los usuarios respectivos sobre el mecanismo que se propone implementar, utilizando en su lugar una asignación de carácter directo; no obstante la efectividad de esa afirmación respecto de ser la forma en que la sociedad concesionaria puede prestar y explotar cada servicio aeronáutico o no aeronáutico, ya sea directamente o bien por la vía de subcontratos, cabe advertir que en este caso concreto no guarda relación dicha preceptiva con la medida de asignación de los mesones de atención de público, cuya regulación expresa y especial está contenida en el artículo 1.10.9.3.1 letra g) de las bases de licitación en que se establece que tal asignación se hará a los operadores de taxis, minibuses y buses de transporte público, quienes – según esta misma disposición de las bases – deben operar bajo la modalidad FIFO.

Vigésimo primero: Que, en abono a lo previamente concluido, aparece también el contenido del Ord. IF-EX AMB N°0531/2020 de fecha 12 de febrero de 2020, Oficio enviado por el Inspector Fiscal al gerente general de la sociedad concesionaria, documento acompañado a estos autos con el informe del Ministerio de Obras Públicas, en que se detallan una serie de medidas que debe adoptar la concesionaria, en relación con el servicio de gestión de la infraestructura asociada a transporte público, especialmente con los mesones de atención a pasajeros al interior del edificio terminal y con acceso a la vía exclusiva T1, exigiendo entre otras, y en lo relevante a este aspecto, que todo operador de taxi básico y de turismo deberá adherirse al nuevo sistema que se implemente para la atención de usuarios para cada modalidad y al alero de la normativa vigente, esto es, gestión de ventas en el caso de taxis de turismo y difusión del servicio en el caso de taxis básicos, con lo que se refrenda que la decisión de asignar estos mesones de atención al Sindicato de Trabajadores Independientes de Taxi de Turismo Aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez N°1 se ajusta a la legalidad del contrato de concesión.

Vigésimo segundo: Que, descartada así la ilegalidad de la "medida de asignación", igualmente, no aparece como arbitraria, pues únicamente se

NNTDKOOLHD

limita a concretar de manera racional el modelo que las bases de licitación fijó para la operación de los taxis al interior del aeropuerto internacional de Santiago, esto es, el sistema FIFO, que como ya está asentado en estos antecedentes, no es la modalidad de operación de los vehículos conducidos por los recurrentes, quienes, por el contrario, trabajan bajo reserva previa y que, en todo caso, podrán seguir operando en el aeropuerto.

Vigésimo tercero: Que, conforme se ha razonado previamente no concurre ni la arbitrariedad ni la ilegalidad de los actuaciones impugnadas, siendo por consiguiente, innecesario hacer un análisis acerca de la existencia de algún derecho o garantía constitucional que aparezca como amagado por estas decisiones, todo lo cual llevará, en definitiva, al rechazo de esta acción constitucional de protección, como se dirá en lo resolutivo.

Por las razones antes expuestas y de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 19 y 20 de la Constitución Política de la República y en el Auto Acordado de la Excma. Corte Suprema sobre Tramitación y Fallo del Recurso de Protección, se decide: que **se rechaza**, sin costas, el recurso de protección deducido por don José Manuel Gallegos Aguirre, a favor de los recurrentes ya singularizados, y en contra del Ministerio de Obras Públicas, representado por su Ministro don Alfredo Moreno Charme y de la sociedad concesionaria del aeropuerto internacional Arturo Merino Benítez de Santiago, Nuevo Pudahuel S.A., representada por don Xavier Lortat Jacob.

Regístrese, comuníquese y archívese en su oportunidad.

Redacción del abogado integrante señor Rodrigo Rieloff Fuentes.

Rol N°12.832-2020 (Protección)

No firma el Ministro señor Mera, por estar haciendo uso de su feriado legal, sin perjuicio de haber concurrido a la vista y acuerdo de la causa.

Pronunciada por la **Tercera Sala de la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago**, presidida por el Ministro señor Juan Cristóbal Mera Muñoz, conformada por la Ministra señora Maritza Villadangos Frankovich y el Abogado Integrante señor Rodrigo Rieloff Fuentes.

NNTDKOOLHD

MARITZA ELENA VILLADANGOS FRANKOVICH
MINISTRO
Fecha: 04/10/2021 13:31:39

RODRIGO FERNANDO RIELOFF FUENTES
ABOGADO
Fecha: 04/10/2021 12:06:54

NNTDKOOLHD

Pronunciado por la Tercera Sala de la C.A. de Santiago integrada por Ministra Maritza Elena Villadangos F. y Abogado Integrante Rodrigo Rieloff F. Santiago, cuatro de octubre de dos mil veintiuno.

En Santiago, a cuatro de octubre de dos mil veintiuno, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.

NNTDKOOLHD

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl o en la tramitación de la causa.
A contar del 05 de septiembre de 2021, la hora visualizada corresponde al horario de verano establecido en Chile Continental. Para Chile Insular Occidental, Isla de Pascua e Isla Salas y Gómez restar 2 horas. Para más información consulte http://www.horaoficial.cl.