

T.D.L.C.
RECIBIDO EN MI DOMICILIO
HORA 24.30
FECHA 1 de Julio 2011
SECRETARIO ABOGADO

05

FISCALIA
NACIONAL
ECONOMICA

224-11

EN LO PRINCIPAL: Requerimiento en contra Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. y otros.

EN EL PRIMER OTROSÍ: Acompaña documentos, con citación.

EN EL SEGUNDO OTROSÍ: Señala Receptores Judiciales.

EN EL TERCER OTROSÍ: Se tenga presente.

EN EL CUARTO OTROSÍ: Personería, patrocinio y poder.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

FELIPE IRARRÁZABAL PHILIPPI, FISCAL NACIONAL ECONÓMICO, domiciliado en calle Agustinas N° 853, piso 2, Santiago a ese H. Tribunal respetuosamente digo:

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3°, 5°, 18, 19 y siguientes, 26, 39 letras b) y c) y 39 bis del Decreto Ley N° 211, y fundado en los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que a continuación expondré, formulo requerimiento en contra de las siguientes personas:

1) **SERVICIOS PULLMAN BUS COSTA CENTRAL S.A.** (en adelante, "Pullman"), RUT N° 99.530.980-7, representada por su gerente general, don José Marcos Antonio Martínez Morasco, factor de comercio, ambos domiciliados para estos efectos en calle Nicasio Retamales N° 71, Estación Central, Santiago;

2) **ALEJANDRO ANTONIO CABELLO REYES** (en adelante, "Ruta Vía Curacaví" o "Ruta Curacaví"), cédula nacional de identidad N° 7.958.085, empresario, domiciliado para estos efectos en calle Hogar de Cristo N° 3659, Estación Central, Santiago; y

3) **ATEVIL MECÁNICA DIESEL S.A.** (en adelante, "Atevil"), RUT N° 76.791.690-6, representada por su gerente general, doña Sonia Myriam Villarroel Contreras, factor de comercio, ambos domiciliados para estos efectos en Fernando Lazcano N° 1530, San Miguel, Santiago.

El requerimiento que por este acto se deduce tiene por objeto que ese H. Tribunal declare que Pullman, Ruta Vía Curacaví y Atevil (en adelante, conjuntamente, las “**Requeridas**”), han vulnerado el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, al adoptar e implementar de manera coordinada una serie de actos y convenciones con el objeto de fijar las tarifas a público y determinar el reparto de frecuencias para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Santiago-Curacaví-Santiago (indistintamente, la ruta “**Santiago-Curacaví**”).

A su vez, el requerimiento tiene por objeto que ese H. Tribunal declare que Pullman y Ruta Vía Curacaví han celebrado y ejecutado acuerdos anticompetitivos para la fijación de tarifas a público en el servicio de transporte público en la ruta Santiago-Lo Vásquez (ruta “**Santiago-Lo Vásquez**”), con ocasión de la festividad de la Inmaculada Concepción del año 2010.

De esta manera, las Requeridas han realizado una serie de acciones ilícitas que han tenido por objeto y efecto impedir, restringir y entorpecer la libre competencia en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en las rutas indicadas, en desmedro del consumidor final, que se ha visto privado del beneficio que le significaría la libre competencia. Corresponde, por tanto, que dichas prácticas sean declaradas contrarias a la libre competencia y, en dicho mérito, las Requeridas sean condenadas al pago de las multas que se señalarán, con la correspondiente prevención de cesar estas conductas y no reiterarlas en el futuro; todo ello, con expresa condenación en costas.

I. LOS HECHOS

1. La ruta Santiago-Curacaví ha sido atendida históricamente por las empresas Pullman y Ruta Vía Curacaví, aproximadamente en un 54,9% y 45,1% respectivamente. Este servicio se inicia desde el Terminal San Borja y el Terminal Estación Metro Pajaritos (Terminal “**Estación Pajaritos**”).
2. Aparentemente este servicio se prestaba en condiciones de competencia. Sin embargo, al ingresar en diciembre de 2007 un tercer actor al mercado, como fue Atevil, quedó puesto en evidencia la existencia de un cartel de reparto de frecuencias y fijación de precios a público entre Pullman y Ruta Vía Curacaví, como se explicará más adelante.

3. El acuerdo de reparto de frecuencias consistía en que Pullman y Ruta Vía Curacaví tenían establecido un sistema de turnos de salidas intercaladas, generalmente cada veinte minutos, lo que les permitía no disputarse los pasajeros, pues al mismo tiempo cada una de ellas se comprometía a mantener las puertas de sus buses cerradas, mientras la otra, haciendo uso de su turno, captaba pasajeros. Este mecanismo permitía asegurar que no hubiesen desvíos y así mantener la estabilidad del cartel.

4. El reparto de frecuencias se ve respaldado por los horarios de salida informados por Pullman y Ruta Vía Curacaví al terminal San Borja. Tal como se aprecia en el Cuadro N° 1, a junio de 2009, Pullman y Ruta Curacaví tenían salidas cada 10 o 20 minutos durante los horarios punta (antes de las 9:00 y entre las 17:00 y las 21:00¹), el resto del día las salidas son cada 20 o 40 minutos. Del referido Cuadro se desprende que Pullman tiene 30 salidas y Ruta Vía Curacaví, 24; lo anterior se traduce en que las frecuencias de salidas de ambas empresas desde el terminal San Borja corresponden a 55,5% y 44,5%, respectivamente. Estos porcentajes se han mantenido relativamente estables en el tiempo, según se evidencia en el Cuadro N° 2.

¹ Con excepción de la salida de las 18:30 horas.

Cuadro N° 1: Frecuencias de Salida Informadas al Terminal San Borja, por Pullman Curacaví y Ruta Vía Curacaví

Empresa	Horario Salida	Intervalo entre Salidas
Pullman Curacaví	6:40	
Ruta Vía Curacaví	7:00	0:20
Pullman Curacaví	7:20	0:20
Ruta Vía Curacaví	7:30	0:10
Ruta Vía Curacaví	7:40	0:10
Pullman Curacaví	7:50	0:10
Pullman Curacaví	8:00	0:10
Pullman Curacaví	8:30	0:30
Pullman Curacaví	8:40	0:10
Ruta Vía Curacaví	8:50	0:10
Ruta Vía Curacaví	9:00	0:10
Pullman Curacaví	9:20	0:20
Ruta Vía Curacaví	9:40	0:20
Pullman Curacaví	10:00	0:20
Pullman Curacaví	10:40	0:40
Ruta Vía Curacaví	11:00	0:20
Pullman Curacaví	11:20	0:20
Ruta Vía Curacaví	11:40	0:20
Pullman Curacaví	12:00	0:20
Pullman Curacaví	12:40	0:40
Ruta Vía Curacaví	13:00	0:20
Pullman Curacaví	13:20	0:20
Ruta Vía Curacaví	13:40	0:20
Pullman Curacaví	14:00	0:20
Pullman Curacaví	14:30	0:30
Pullman Curacaví	14:40	0:10
Ruta Vía Curacaví	15:00	0:20

Empresa	Horario Salida	Intervalo entre Salidas
Pullman Curacaví	15:20	0:20
Ruta Vía Curacaví	15:40	0:20
Pullman Curacaví	16:00	0:20
Pullman Curacaví	16:40	0:40
Ruta Vía Curacaví	17:00	0:20
Pullman Curacaví	17:10	0:10
Pullman Curacaví	17:20	0:10
Ruta Vía Curacaví	17:40	0:20
Pullman Curacaví	17:50	0:10
Pullman Curacaví	18:00	0:10
Pullman Curacaví	18:30	0:30
Pullman Curacaví	18:40	0:10
Ruta Vía Curacaví	19:00	0:20
Pullman Curacaví	19:10	0:10
Pullman Curacaví	19:20	0:10
Ruta Vía Curacaví	19:30	0:10
Ruta Vía Curacaví	19:40	0:10
Pullman Curacaví	19:50	0:10
Pullman Curacaví	20:00	0:10
Ruta Vía Curacaví	20:10	0:10
Ruta Vía Curacaví	20:20	0:10
Pullman Curacaví	20:40	0:20
Ruta Vía Curacaví	20:50	0:10
Ruta Vía Curacaví	21:00	0:10
Ruta Vía Curacaví	21:40	0:40
Ruta Vía Curacaví	22:20	0:40
Ruta Vía Curacaví	23:00	0:40

Fuente: Terminal San Borja a junio de 2009.

Cuadro N° 2: Frecuencias Totales Mensuales Santiago-Curacaví (julio 2008-julio 2009)

Mes	Pullman Curacaví	Part. %	Ruta Vía Curacaví	Part. %	TOTAL
jul-08	1.055	55,03%	862	44,97%	1.917
ago-08	1.055	56,39%	816	43,61%	1.871
sep-08	972	54,58%	809	45,42%	1.781
oct-08	1.051	54,48%	878	45,52%	1.929
nov-08	994	53,21%	874	46,79%	1.868
dic-08	1.077	51,46%	1.016	48,54%	2.093
ene-09	929	52,49%	841	47,51%	1.770
feb-09	864	57,75%	632	42,25%	1.496
mar-09	1.057	53,71%	911	46,29%	1.968
abr-09	1.102	55,77%	874	44,23%	1.976
may-09	1.150	55,77%	912	44,23%	2.062
jun-09	1.206	57,59%	888	42,41%	2.094
jul-09	1.127	54,98%	923	45,02%	2.050
Promedio	1.049,15	54,9%	864,31	45,1%	1.913,46
Desv. Est.	92,31	1,9%	87,44	1,9%	165,57

Fuente: Terminal San Borja

5. Este acuerdo de frecuencias es de público y notorio conocimiento por parte de los administradores de los terminales de buses en que operan Pullman y Ruta Curacaví en la ruta Santiago-Curacaví.
6. Pullman y Ruta Curacaví también se coordinaban para determinar los niveles de las tarifas a público que iban a cobrar, acordando en ocasiones tarifas idénticas y, en otras, levemente distintas. De esta forma, los miembros del cartel se aseguraban que los pasajeros no tendrían incentivos para esperar el próximo bus, y con ello desatar la competencia.
7. Según los antecedentes de que dispone esta Fiscalía, a este acuerdo entre las empresas Pullman y Ruta Vía Curacaví, se adhirió Atevil en mayo de 2008.
8. Para que el acuerdo que motiva esta parte del requerimiento permitiera a Pullman y Ruta Vía Curacaví controlar la oferta del mercado relevante, debieron impedir el ingreso de nuevos actores y, una vez producido dicho ingreso -como ocurrió con Atevil-, se vieron en la necesidad de forzar la adhesión del entrante a los términos del acuerdo, mediante una estrategia consistente, en un primer momento, en amenazas y posteriormente, en la puesta en práctica de una serie de comportamientos, como vías de hecho y guerra de precios.
9. En efecto, a la fecha de entrada de Atevil a la ruta referida, la tarifa cobrada por las mencionadas empresas en la ruta Santiago-Curacaví ascendía a \$ 1.000.
10. Atevil ingresó a la ruta ofreciendo una tarifa \$200 pesos menor, lo que generó a favor de ésta una fuerte adhesión del público, gracias a características tales como su *"flota nueva, un precio muy conveniente y un recorrido adecuado"*², y, al mismo tiempo, la reacción de sus competidores, quienes comenzaron un espiral a la baja de sus tarifas, llegando a cobrar hasta \$500.

² Denuncia de Concejal de la Ilustre Municipalidad de Curacaví, señor Emilio Madrid Barros, de fecha 23 de septiembre de 2008.

11. El intento de Pullman y Ruta Vía Curacaví por disciplinar a Atevil no concluyó allí, extendiéndose la guerra a la ruta, mediante el cruce de máquinas, rompimiento de espejos y otros actos de hostigamiento.
12. Atevil respondió a sus competidores rebajando sus tarifas a \$700. Dicha situación de mercado provocó que aquellos empresarios del transporte que habían aportado originalmente 4 vehículos a Atevil, para cubrir la ruta autorizada por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, se retirasen. Atevil continuó prestando servicios de transporte público rural de pasajeros exclusivamente con máquinas propias, lo que claramente limitó su capacidad de hacer frente a sus competidores.
13. La situación de extrema competencia en la ruta Santiago-Curacaví entre las Requeridas se extendió hasta mayo de 2008, fecha en que el asesor y hombre de confianza de Pullman, el señor Pablo Von Breitenbach³, invitó a una reunión en su oficina a la representante legal de Atevil, señora Sonia Villarroel, y al señor Alejandro Cabello de Ruta Vía Curacaví, con el objeto de coordinar el número de salidas máximas que a cada una de dichas empresas se le permitiría realizar.
14. Así se acordó que Atevil, como miembro ahora del cartel de reparto de frecuencias, sólo podía realizar 40 salidas desde el Terminal Estación Metro Pajaritos, de lunes a viernes, y sin tope los fines de semana⁴.
15. Por su parte, en dicha reunión, las Requeridas también definieron el mecanismo con que restablecerían, de manera paulatina, los niveles de precios a la tarifa del cartel, previo al ingreso de Atevil (esto es, a \$ 1000). Con tal objeto, planearon un cronograma tarifario, el que estaba condicionado al hecho que Pullman y Ruta Vía Curacaví, verificasen, mediante el monitoreo en los terminales, que Atevil estuviera cumpliendo con el número de salidas máximas acordadas.
16. Este mecanismo de alza de tarifas contemplaba un precio inicial de \$ 700, idéntico al que en ese entonces tenía Atevil, el que, una vez verificado el

³ Su nombre completo es Paul Fritz Gerhard Von Breitenbach. En adelante también: "Paul Von Breitenbach".

⁴ El número de frecuencias máximas que el cartel estipulaba respecto de Atevil varió levemente en el tiempo. Así, en septiembre de 2010 se le permitió un rango de entre 41 y 43 salidas. Todo ello era controlado por el señor Pablo Von Breitenbach.

cumplimiento del acuerdo de reparto de frecuencias, se incrementaría hasta que los 3 actores hoy requeridos quedasen con una tarifa idéntica.

17. En los hechos, el acuerdo produjo sus plenos efectos, ya que en el mes de agosto de 2008 la tarifa de las Requeridas se igualó, quedando establecida en la suma de \$ 1.000 por cada pasaje adulto⁵.
18. Desde esa fecha el cartel de los operadores de la ruta Santiago-Curacaví comenzó a funcionar en plenitud, atendido el apego a los términos del acuerdo de frecuencias y tarifas. Atevil respetaba las salidas diarias máximas y el nivel de tarifas de \$1.000; por su parte, Pullman y Ruta Curacaví dejaron de efectuar actos de hostigamiento en contra de Atevil, y también nivelaron sus tarifas y frecuencias a los términos del acuerdo. Todo ello en infracción a la ley y a espaldas de los consumidores.
19. En abril de 2009, en el marco de una expansión comercial, 15 nuevos vehículos se incorporaron a la flota de Atevil, permitiendo a esta empresa no sólo incrementar el número de salidas hacia Curacaví, desde el Terminal Pajaritos, sino también iniciar recorridos hacia dicha ciudad desde el Terminal San Borja de Santiago. Por otra parte, Atevil comenzó a servir la ruta Santiago-Patagüilla, localidad cercana a María Pinto⁶, destino hasta ese entonces cubierto únicamente por Ruta Vía Curacaví.
20. Esta nueva estrategia comercial de Atevil fue considerada por Pullman y Ruta Vía Curacaví como un desvío del cartel. Pullman de inmediato reaccionó, disminuyendo su tarifa a \$500; también comenzó a ejecutar, al igual que Ruta Curacaví, una serie de actos de hostigamiento, los que incluso merecieron cobertura en medios de comunicación de carácter nacional⁷. Ruta Vía Curacaví, asimismo, rebajó sus tarifas a Patagüilla en \$300, quedando en \$800.
21. Dicha situación motivó nuevamente al asesor de Pullman, el señor Von Breitenbach, a contactarse con la representante legal de Atevil, señora Sonia

⁵ Sin considerar los convenios y descuentos a clientes frecuentes.

⁶ María Pinto es una comuna de la zona central de Chile, ubicada en la Región Metropolitana de Santiago. Limita al Norte y al Oriente (Este) con la comuna de Curacaví, al sur con la comuna de Melipilla, y al Poniente (Oeste) con la Región de Valparaíso. María Pinto se ubica aproximadamente a 38,79 km. de la ciudad de Santiago y a 26 km de Melipilla.

⁷ Según se acredita en el documento acompañado bajo el N° 2 del primer otrosí de este requerimiento

Villarroel, para reclamar sobre el incumplimiento del acuerdo y exigirle que prestara el servicio en estricto apego a los términos del mismo.

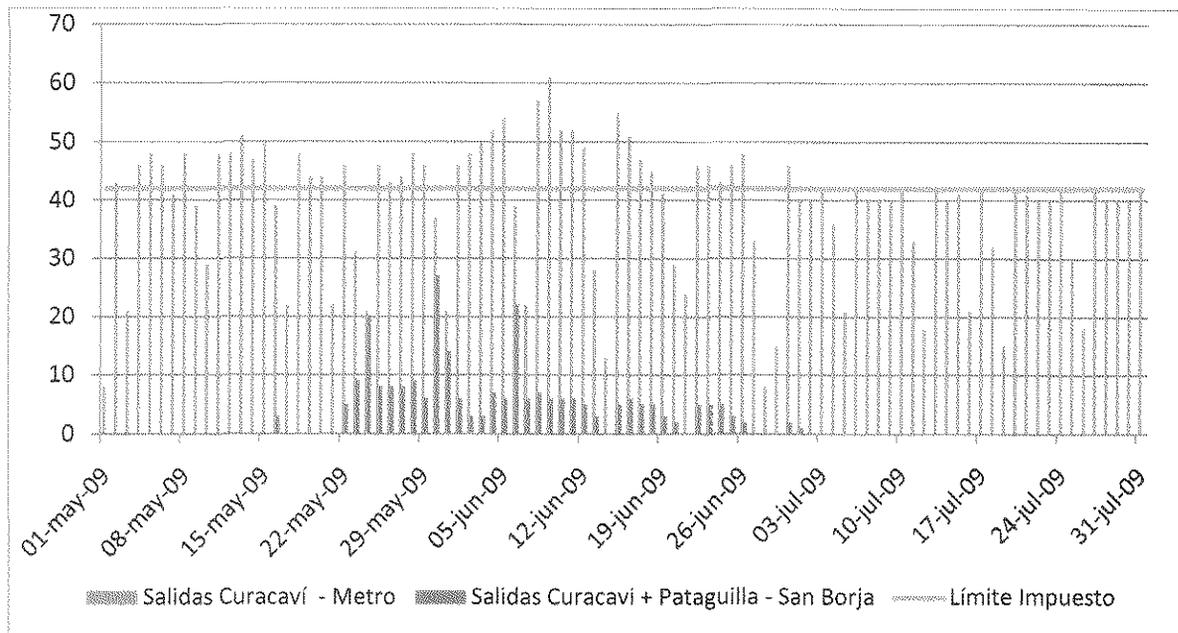
22. Adicionalmente, a mediados de mayo de 2009, uno de los principales accionistas de Pullman y presidente de su directorio, reiteró personalmente aquellas exigencias, esta vez al señor Luis Caro Veloso, socio de la señora Villarroel, quien había aportado las máquinas necesarias para realizar la expansión de frecuencias de Atevil ya descrita.
23. Dentro de las exigencias para disciplinar a Atevil, se encontraba el no utilizar el Terminal San Borja, terminar con la variante hacia Patagüilla y, que en el Rodoviario Pajaritos, se limitara a las salidas máximas fijadas por Pullman.
24. Finalmente, con fecha 8 de junio de 2009, Atevil abandonó la variante hacia Patagüilla; con fecha 1 de julio de 2009, redujo su frecuencia de 49 a 41 salidas diarias desde la Estación Pajaritos (Cuadro N° 3 y Gráfico N° 1), y a partir de julio de 2009 dejó de prestar servicios hacia Curacaví desde el terminal San Borja.

Cuadro N° 3: Salidas de Atevil desde los Terminales Metro Pajaritos y San Borja, abril-septiembre 2009

Terminal	Ruta	Periodo	abr-09	may-09	jun-09	jul-09	ago-09	sep-09
Salidas Promedio Diarias desde Estación Metro Pajaritos	Santiago Curacavi	Días Laborales	50	46	49	41	41	40
		Días Sábados	38	38	32	33	33	32
		Días Feriados	20	21	16	19	21	15
	Santiago Patagüilla	Días Laborales	0	8	5	0	0	0
		Días Sábados	0	7	3	0	0	0
		Días Feriados	0	1	0	0	0	0
Salidas Totales Mensuales desde Terminal San Borja	Santiago Curacavi + Santiago Patagüilla	Total Mensual	0	117	134	1	0	0

Fuente: Elaboración propia sobre la base de planillas de cálculo de pagos por uso de andén entregadas por Metro S.A. a Atevil e información de frecuencias aportada por Rodovías S.A., sociedad administradora del Terminal San Borja.

Gráfico 1: Evolución Salidas Diarias de Atevil desde el Metro Pajaritos hacia Curacaví y desde el Terminal San Borja hacia Curacaví y Patagüilla⁸



Fuente: Elaboración propia sobre la base de información aportada por Atevil y Rodovías S.A, sociedad administradora del Terminal San Borja.

25. Los hechos descritos ocurrieron entre los meses de junio-julio de 2009, donde nuevamente se puede constatar que las tres empresas requeridas prestaban sus servicios a una tarifa colusiva correspondiente a \$1.000. Esta tarifa fue revisada posteriormente y reajustada en febrero de 2010, fijándose en \$1100.
26. Según se probará en juicio, las tarifas medias de Pullman y Ruta Vía Curacaví para el período comprendido entre el 1 de mayo y el 31 de julio de 2009, dan cuenta de una homogeneidad de precios existente entre las empresas. Se hace presente que el mes en que las tarifas de una y otra empresa se disocian, corresponde al período en que Pullman implementó la tarifa de \$500, destinada a forzar a Atevil a cumplir con las condiciones del cartel.
27. Durante el año 2010 el cartel siguió en pleno funcionamiento. Diversas gestiones realizadas por el asesor de Pullman, el señor Von Breitenbach, dan cuenta del constante monitoreo del acuerdo, e incluso detección de desvíos por parte de Atevil al aumentar el número de salidas atendido que tiene la capacidad para hacerlo. Precisamente, durante toda la vigencia del cartel,

⁸ Los datos aportados por el terminal San Borja no distinguen salidas a Curacaví o Patagüilla.

cuando se detectaban vulneraciones de Atevil al número de salidas máximas permitidas, existían amenazas de rebaja de precios por parte de Pullman para el caso que persistiera el desvío.

28. Ilustrativo al respecto es el contenido de una conversación sostenida entre el señor Von Breitenbach y el señor Alexis Cabrera, empleado de Pullman en Terminal Pajaritos, el día 21 de septiembre de 2010, donde demuestra la preocupación del primero frente al comportamiento de Atevil:

- **Paul Von Breitenbach:** *“Estaba viendo los informes que estaba enviando Villagra, y la doña Sonia está arrancada con las salidas”.*
- **Alexis Cabrera:** *“Si pos, si está haciendo más salidas de la cuenta”.*
- **Paul Von Breitenbach:** *“Hoy día le voy a echar una aniñada fuerte, digamos, y... ya se terminó las fiestas patrias, se acabó el hueveo, y ahora o cumple o nosotros nos vamos al ataque y hacemos un ofertón”.*
- **Alexis Cabrera:** *“Claro. No sería mala idea”.*
- **Paul Von Breitenbach:** *“Si no, es que está insolentada, así que”.*
- **Alexis Cabrera:** *“Yo quiero atacar Pajaritos hoy día en la tarde. Aumentar unas 4 salidas más en 10 minutos, en la hora peak...”⁹*

29. Posteriormente, el mismo día, el asesor de Pullman decide llamar a la señora Sonia Villarroel, donde manifiesta su molestia por el incumplimiento del acuerdo:

⁹ Archivo N° 0037 210910 7724, de fecha 21 de septiembre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) DL N° 211.

- **Paul Von Breitenbach:** *“Se me acabó la paciencia, yo antes del 18 no quise reclamar, dijimos 41-43 y no hay ningún día que se cumpla... te voy a esperar dos días, dos días...”*.
- **Sonia Villarroel:** *“Yo voy a ir a hablar con usted para explicar...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Pero lo primero que quiero, antes de conversar nada, quiero que se cumpla, por favor, digamos. Voluntad me sobra, pero yo tengo que responder por lo mío y tengo puras quejas nomás. Yo tengo el control exacto de todos los días, entonces por eso que tengo base en lo que estamos conversando...”*.
- **Sonia Villarroel:** *“Bueno. Sí, yo no le voy a negar nada de eso, sé que es así...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Entonces, para que funcionen las cosas, cumplamos mijita querida...”¹⁰*.

30. Un mes después, el 21 de octubre de 2010, nuevamente el señor Von Breitenbach se comunica con el señor Alexis Cabrera para comprobar que Atevil no estuviese desviándose del acuerdo:

- **Paul Von Breitenbach:** *“Atevil me está apareciendo todos los días con 44 salidas...en Pajaritos...”*.
- **Alexis Cabrera:** *“Han aumentado, por la ruta...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Yo le tengo una orden entre comillas, digamos, y no pueden pasar de ahí. Entonces, yo quiero así, como, no sé, con quien, alguien que agarre papa, y que usted eche a andar la voz de que nosotros la otra semana tiene la orden de bajar la tarifa a 700 pesos...”*.
- **Alexis Cabrera:** *“Ya correcto, para ver si...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“A ver si se acerca a conversar, pues la señora anda perdida, no da ninguna señal de vida. Yo no la quiero llamar, porque no le quiero dar importancia al tema...”*.
- **Alexis Cabrera:** *“Ya correcto...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Como que nosotros vamos a tomar la medida nomás...”¹¹*.

¹⁰ Archivo N° 0046 210910 0940, de fecha 21 de septiembre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) DL N° 211.

¹¹ Archivo N° 0526 211010 1526, de fecha 21 de octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) DL N° 211.

31. El cartel siguió operando a pesar de los intentos de desvío por parte de Atevil. En efecto, existe evidencia de que a comienzos de 2011, las Requeridas acordaron subir las tarifas a la suma de \$ 1.200, lo que fue materializado de la siguiente manera: Pullman la subiría primero a fines de enero de 2011 y luego, dentro de los primeros días de febrero, Atevil. Ruta Vía Curacaví pospondría su alza.
32. Por último, cabe señalar que desde abril de 2011 Atevil dejó de formar parte del cartel, y reanudó sus servicios desde el Terminal San Borja, con 3 o 4 salidas diarias. Esta conducta de Atevil, ha desencadenado nuevos actos de hostigamiento y amedrentamiento en su contra, así como otras conductas tendientes a disciplinar y castigar su comportamiento de parte de las otras coludidas.
33. Con todo, los acuerdos colusivos en el mercado del transporte público efectuados por Pullman y Ruta Vía Curacaví, no terminan acá.
34. Es un hecho cierto para esta Fiscalía, el que las requeridas, Pullman y Ruta Curacaví, además incurrieron en colusión de precios con ocasión de la festividad de la Virgen de Lo Vásquez¹², que tuvo lugar el día 8 de diciembre de 2010, respecto de un recorrido que -en esa fecha- cuenta con una demanda explosiva y sumamente inelástica¹³.
35. En el caso de la fiesta de Lo Vásquez, Pullman y Ruta Vía Curacaví acordaron, con anticipación a la realización de dicha festividad, la fijación de los precios a cobrar en relación al transporte de ida de pasajeros en \$ 4.000.
36. Nuevamente fue el señor Von Breitenbach, asesor y hombre de confianza de Pullman, quien comienza a dar los pasos iniciales para el acuerdo. En la comunicación siguiente se da cuenta cómo y en qué términos plantea la fijación de las tarifas al señor Alejandro Cabello, dueño de Ruta Vía Curacaví:

¹² La localidad de Lo Vásquez se sitúa en la comuna de Casablanca a unos 80 kms. de Santiago en dirección a la costa, sobre la Ruta 68.

¹³ La ruta cobra relevancia durante los días 7 y 8 de diciembre, por cuanto muchas personas viajan el día previo a la celebración de la referida festividad.

- **Paul Von Breitenbach:** *“Oiga don Alejandro, se nos acerca Lo Vásquez...”*.
- **Alejandro Cabello:** *“Sí, si me estuvo diciendo algo el Pocho ahí, yo lo iba a llamar endenante (sic)...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Yo sugiero, hace tiempo que estamos parados en 3.500, yo me iría a 4.000 y las bicicletas en 2.000...”*.
- **Alejandro Cabello:** *“Listo, 4 y 2, listo...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Afirmémonos nomás, porque...”*.
- **Alejandro Cabello:** *“Ya pos, si yo no tengo problema, yo no tengo problemas don Pablo, incluso este año yo voy con pocas máquinas...”*.
- **Paul Von Breitenbach:** *“Sí, y saquémosle precio. El arriendo es tan re caro que tenemos que resarcirnos de eso...”*¹⁴.

37. La fijación de tarifas fue ejecutada con la finalidad ineludible de evitar la competencia entre Pullman y Ruta Vía Curacaví, extrayendo el máximo de excedente de los consumidores que fuere posible, al fijar tarifas concertadamente.

II. LA INDUSTRIA

1. Agentes del Mercado

38. La industria del transporte público de pasajeros se define, de conformidad al artículo 1º del Decreto Supremo N° 212/92 (“**DS 212**”) del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones¹⁵, como *“todos los servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúen con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República”*.

¹⁴ Archivo N° 0801 041110 1410, de fecha 4 de noviembre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) DL 211.

¹⁵ Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

39. En primer lugar, en lo que se refiere a la ruta Santiago-Curacaví¹⁶, cabe señalar que la misma debe ser operada por servicios rurales de transporte público de pasajeros¹⁷, de acuerdo a la definición de tales servicios del citado Decreto Supremo.
40. Según ya se ha indicado, la ruta Santiago-Curacaví es servida solamente por las tres empresas que han sido individualizadas en este Requerimiento: Pullman, Ruta Curacaví y Atevil.
41. Pullman es una empresa que se originó como asociación gremial hace más de cuarenta años, la cual reunía cuarenta y dos empresarios del transporte interurbano. En el año 2003 se constituyó la sociedad Servicios Pullman Bus Costa Central S.A., formándose un directorio de cinco miembros.
42. Actualmente, los principales accionistas de Sociedad Servicios Pullman Bus Costa Central S.A son Trans-Car S.A. (35%), Transportes Cometa S.A.¹⁸ (16%) y Pedro Farías Soto (11%). Otros miembros de la familia Farías exhiben, conjuntamente, un 11% de la propiedad de la empresa.
43. Esta compañía realiza recorridos desde la ciudad de Santiago hacia diversos destinos en la V Región (Viña del Mar, Valparaíso, San Antonio, Cartagena, El Quisco, Algarrobo, Villa Alemana, Los Andes, Curacaví, Olmué y Limache, entre otros).
44. Por su parte, Ruta Curacaví es una empresa prestadora de servicios rurales de transporte de pasajeros, de propiedad del señor Alejandro Antonio Cabello Reyes, que opera desde el año 1991 la ruta Santiago-Curacaví.

¹⁶ La comuna de Curacaví se encuentra a 46,6 kms. de Santiago. Comienza en el km 24 de la Ruta 68, que une Santiago con las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar. Está inmersa en el denominado "Valle del Puangue", entre los túneles de "Zapata" y "Lo Prado". Limita al norte con la ciudad de Quilpué, al este con las comunas de Lampa, Pudahuel, Maipú y Peñaflo, al sur con las comunas de María Pinto y Melipilla y al oeste con la comuna de Casablanca. De acuerdo al último censo (2002), esta comuna tiene 24.298 habitantes, y su superficie ocupa una extensión aproximada de 691,2 km².

¹⁷ Entendiéndose por éstos los que, sin superar los 200 km. de recorrido, exceden el radio urbano, con excepción aquellos que, sin exceder los 200 kilómetros, unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en V Región.

¹⁸ Sociedad de propiedad de los señores Luis Pedro Farías Quevedo y Rocío Farías Quevedo, hijos del señor Pedro Farías Soto.

45. Según información de la Seremi de Transporte Metropolitana, la empresa Ruta Curacaví posee una flota de 79 buses inscritos. Actualmente este servicio opera con 15 a 17 buses¹⁹.
46. Ruta Curacaví además de operar la ruta antes señalada, realiza la variante Santiago-Patagüilla. En el año 2008 Ruta Curacaví comenzó a prestar servicios de transporte rural en el referido recorrido, mediante taxibuses con capacidad para transportar 27 personas sentadas.
47. Por último, Atevil es una sociedad anónima que sirve la ruta Santiago-Curacaví desde finales del año 2007; su flota inicial fue 11 vehículos, cada uno con capacidad de 32 personas sentadas, pudiendo transportar pasajeros de pie.
48. En cuanto a los recorridos o rutas realizadas por cada una de las tres empresas mencionadas, que todas realizan el recorrido troncal Santiago-Curacaví; en tanto que sólo la empresa Ruta Curacaví sirve la variante Santiago-Patagüilla, desde que Atevil dejó de realizar la misma a mediados del año 2009, en línea con lo acordado en el cartel, según se expuso.
49. En lo referido a la ruta Santiago-Lo Vásquez, al igual que la ruta Santiago-Curacaví, ésta ha de ser operada por servicios rurales de transporte público de pasajeros.
50. Atendido que la localidad de Lo Vásquez se encuentra aproximadamente a unos 39 kms. al oeste de Curacaví sobre la Ruta 68 y, atendido que esta ruta cobra relevancia en una fecha puntual del año, esto es, 7 y 8 de diciembre, la ruta es servida únicamente por los mismos empresarios que operan la ruta Santiago-Curacaví antes descrita.

2. Terminales o Rodoviaros

51. La locomoción colectiva entre las comunas de Santiago y Curacaví utiliza como punto de salida hacia esta última ciudad dos terminales o rodoviaros:
 - a) **Terminal San Borja**, ubicado en la comuna de Estación Central, desde el cual los usuarios tienen acceso directo a la estación de trenes hacia el sur

¹⁹ Declaración de Alejandro Cabello Reyes, de 18 de diciembre de 2008.

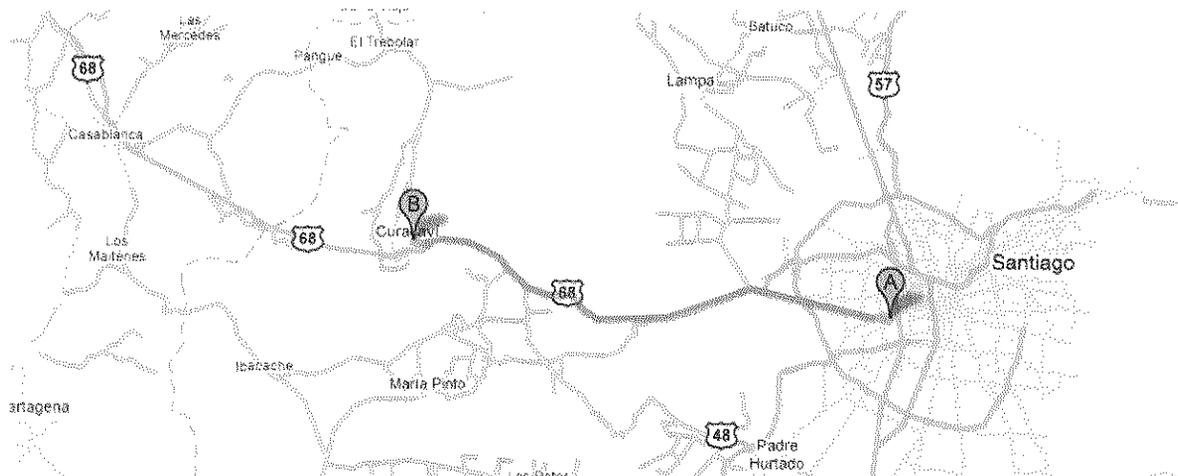
- del país, la estación de metro Estación Central, así como al Metro Tren; y b) Estación Intermodal Metro Pajaritos, un terminal estación intermodal administrado por Metro S.A., ubicado en la Estación Metro Pajaritos, con conexión directa al metro y ubicado a la entrada de Santiago.
52. Según información aportada por Metro S.A. a esta Fiscalía, las tres empresas requeridas utilizan el Terminal Pajaritos para prestar servicios de transportes hacia Curacaví; Pullman lo utiliza desde octubre de 2003, Ruta Curacaví desde el año 2004, y Atevil desde diciembre de 2007. Actualmente cuenta con 11 andenes para la atención de aproximadamente 75 salidas diarias.
 53. Por su parte, el terminal San Borja, administrado por Rodovías S.A., cubre la red norte del país hasta Arica; hacia el sur, hasta Puerto Montt y las comunas rurales de la Región Metropolitana. Actualmente cuenta con 87 andenes para la atención de aproximadamente 3.000 salidas diarias.
 54. Según consta en información aportada por la sociedad Rodovías S.A. a esta Fiscalía, las empresas que desean ingresar al Terminal San Borja deben cumplir con la normativa legal vigente, y además celebrar un contrato de concesión de boletería y uso de losa por tres años, renovable automáticamente por períodos de un año. Este terminal no cobra cuota de incorporación, y las tarifas corresponden al arriendo de boletería y a un derecho a losa por el uso de andén el cual tiene valor diferenciado de acuerdo al destino del servicio.
 55. La empresa administradora del Terminal San Borja, Rodovías S.A., se reserva el derecho de exigir un mínimo de salidas de buses mensuales por cada boletería, el que se fija en cada caso. En el evento de no realizarse en su totalidad las salidas establecidas, la empresa debe cancelar la diferencia que se produzca. El no cumplimiento, o la no cancelación de las salidas, faculta a Rodovías S.A. a poner término al contrato ipso facto²⁰.
 56. Respecto de la ruta Santiago-Lo Vásquez, el punto de salida para la locomoción colectiva corresponde únicamente al Terminal San Borja.

²⁰ Según información aportada por Rodovías S.A., Atevil debía pagar un mínimo de 25 salidas diarias garantizadas desde mayo de 2009 a noviembre del mismo año; reduciéndose este número a 8 en diciembre de 2009.

III. MERCADO RELEVANTE

57. Se entiende por mercado relevante, el de un producto o grupo de productos respecto de los cuales no se encuentran sustitutos suficientemente próximos, en un área geográfica en que se produce, compra o vende, y en una dimensión temporal tal, que resulte probable ejercer a su respecto poder de mercado²¹. Asimismo, la Fiscalía Nacional Económica entiende delimitado el mercado relevante geográfico por la menor área geográfica dentro de la cual sea probable ejercer poder de mercado respecto de un producto o grupo de productos relevantes²².
58. En lo relativo al acuerdo colusivo entre Pullman, Ruta Vía Curacaví y Atevil respecto al transporte de pasajeros en la ruta Santiago-Curacaví, el mercado relevante afectado corresponde al **de los servicios de transporte público de pasajeros en la ruta Santiago-Curacaví-Santiago, desde y hasta el Terminal San Borja y/o el Terminal Estación Pajaritos.**

Figura N°1: Ruta Santiago-Curacaví-Santiago



59. Con respecto a la existencia o no de medios de transporte que funcionen como sustitutos en la ruta afectada, es preciso indicar que en la actualidad no existen otros medios de transporte público, ya sea terrestre, aéreo o ferroviario, que funcionen en la ruta Santiago-Curacaví.

²¹ Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales. Fiscalía Nacional Económica. Octubre de 2006, disponible en <http://www.fne.cl>.

²² Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales. Fiscalía Nacional Económica. Octubre de 2006, disponible en <http://www.fne.cl>.

60. En la práctica, la única opción viable es que los usuarios aborden en algún paradero ubicado en la Ruta 68, cualquier bus que transite por ella hacia la costa o hacia Santiago, según la dirección de la ruta. Sin embargo, tal alternativa no resulta conveniente, ya que la mayoría de estas líneas no cobran tarifas diferenciadas, por lo que los pasajeros deben pagar la tarifa completa, por ejemplo, Santiago-Valparaíso, encareciendo enormemente el costo de su viaje. Además, esta alternativa no presta un servicio de la misma calidad a los pasajeros que se dirigen a Curacaví, pues quien utiliza la alternativa por la carretera, debe prever el transporte desde el borde de la carretera hasta el pueblo de Curacaví²³, lo que implica pagar un pasaje adicional.
61. Por su parte, el transporte mediante vehículos particulares, taxis básicos o empresas particulares de transporte (colectivos), no puede ser considerado parte del mercado relevante, atendidas las diferencias de precio²⁴ y calidad de cada uno de estos servicios.
62. Adicionalmente, ha de tenerse en cuenta que, en general, el usuario de esta ruta corresponde a un pasajero frecuente que utiliza el servicio de manera diaria, sea por fines laborales y/o educacionales y, por tanto, atendida a la periodicidad del uso del servicio, y la incidencia del gasto en transporte en el ingreso, dichos usuarios suelen ser sensibles al precio en este ámbito, priorizando la búsqueda y elección de la alternativa más económica disponible.
63. El Cuadro siguiente resume las principales características de los servicios prestados por las líneas de transporte público que cubren la ruta Santiago-Curacaví:

²³ Lo anterior ha sido confirmado por el ex gerente general de Pullman, don David Olivares Bahamondes, quien en su declaración ante la FNE, de fecha 18 de diciembre de 2009, señaló que los buses que viajan a la V Región pasan por fuera de Curacaví y si algún pasajero quiere descender antes, igualmente debe pagar el valor total de pasaje: *"Yo no creo que este servicio sea un sustituto porque el paradero queda lejos de la ciudad y no hay un paradero de taxis cerca y la caminata es larga"*.

²⁴ Atendidas las distancias involucradas (Santiago-Curacaví, aproximadamente 47 kms.) y la existencia de peaje, es improbable que taxis o colectivos operen en rutas de estas características con tarifas de \$1.500, \$2.000 o incluso \$2.500.

Cuadro N° 4: Características de los Servicios Prestados por las operadoras en la ruta Santiago-Curacaví

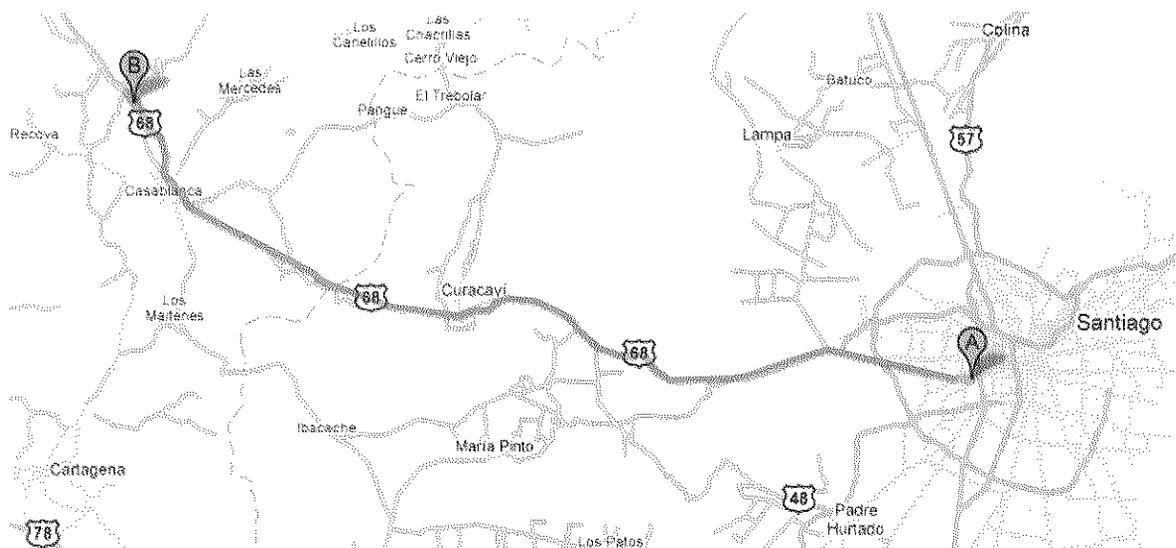
Variable	Pullman Curacaví	Ruta Curacaví	Atevil
Año de Ingreso	1983 aprox.	1991	2007
Tipo de Transporte	Interurbano y rural	Interurbano y rural	Rural
Tipo de Buses	De 44 y 32 asientos aprox.	De 44 y 32 asientos aprox.	32 asientos aprox.
N° de Buses	18	15 – 17 aprox.	11
Terminal de Origen en Santiago	Metro Pajaritos y Terminal San Borja	Metro Pajaritos y Terminal San Borja	Metro Pajaritos

Fuente: Información proporcionada por las empresas.

A partir del mes de abril de 2011, Atevil opera también regularmente desde el Terminal San Borja.

64. Respecto del acuerdo colusorio entre Pullman y Ruta Vía Curacaví sobre la ruta Santiago-Lo Vásquez, el mercado afectado corresponde al de los servicios de transporte público de pasajeros en la ruta Santiago-Lo Vásquez prestados durante la Festividad de Lo Vásquez de 2010, esto es, 7 y 8 de diciembre de 2010.

Figura N° 2: Ruta Santiago-Lo Vásquez



65. Similar al análisis de la ruta anterior, en el trayecto Santiago-Lo Vásquez tampoco existen otros servicios públicos que constituyan una alternativa económicamente viable para ser considerados sustitutos de estos servicios de transporte público.

66. Debido a la alta demanda por dicho destino durante la fecha puntual de la Festividad de Lo Vásquez, los operadores suelen destinar la mayor proporción de sus autobuses a servir dicho recorrido²⁵.
67. Adicionalmente, durante los días de la festividad, y a fin de resguardar la integridad y seguridad de la procesión a Lo Vásquez, la Ruta 68 suele estar cerrada (durante la tarde del 7 y la mañana del 8 de diciembre). Los autobuses que operan en dicha ruta deben transitar por la cuesta Zapata, vía alternativa a la Ruta 68²⁶.
68. En consecuencia, esta Fiscalía tiene la convicción que, para estos efectos, los mercados afectados corresponden a dos rutas que se diferencian a su vez por su carácter temporal:
- a) El primer mercado ha sido afectado de manera permanente y corresponde al mercado de los servicios de transporte público de pasajeros en la ruta Santiago-Curacaví-Santiago, desde y hasta el Terminal San Borja y/o el Terminal Estación Pajaritos.
 - b) El segundo mercado corresponde a los servicios de transporte público de pasajeros en la ruta Santiago-Lo Vásquez prestados durante la Festividad de Lo Vásquez de 2010, esto es, 7 y 8 de diciembre de 2010.

IV. CONCENTRACIÓN Y UMBRALES

69. El Cuadro siguiente muestra las participaciones de mercado y el índice de concentración correspondiente a los años 2009-2011 para la ruta Santiago-Curacaví-Santiago.
70. Los datos muestran que la principal empresa en esta ruta es Pullman, con una participación, medida en base a pasajeros transportados a abril de 2011, de 44,8%; seguida por Atevil con un 28,4%; y finalmente Ruta Curacaví, con un 26,8%.

²⁵ Declaración de Guillermo Antonio Varas Velásquez de fecha 18 de mayo de 2011.

²⁶ Declaración de Guillermo Antonio Varas Velásquez de fecha 18 de mayo de 2011.

**PARTICIPACION DE MERCADO, 2009 - abril 2011
(Salidas de Terminal Pajaritos y San Borja a Curacaví)**

OPERADOR	2009	2010	2011
ATEVIL	27.8%	28.7%	28.4%
PULLMAN	37.8%	38.1%	44.8%
RUTA CURACAVI	34.4%	33.2%	26.8%
TOTAL	100%	100%	100%
HHI (*)	3,386	3,377	3,532

Fuente: Información obtenida en el marco de la investigación.

(*) Herfindahl Hirschman Index corresponde a la suma del cuadrado de las cuotas de mercado de cada firma de la industria medida en base al ingreso por ventas u otra variable proxy. En este caso, número de salidas desde el terminal.

71. En cuanto a la ruta Santiago-Lo Vásquez, si bien no se cuenta con información precisa respecto de ingresos o frecuencias, atendido que dicha ruta cobra relevancia en una fecha puntual del año, y que es servida básicamente por los mismos operadores de la ruta Santiago-Curacaví, es razonable considerar las cuotas de mercado antes expuestas como una aproximación de las participaciones de mercado que las Requeridas han alcanzado en dicha festividad.

V. CONDICIONES DE ENTRADA

72. Las condiciones de entrada a un mercado se evalúan atendiendo a que la factibilidad de entrada sea oportuna y suficiente, considerando para tales efectos tres aspectos esenciales: (i) la existencia de barreras a la entrada (legales y costos hundidos); (ii) tiempo y suficiencia de la entrada en el mercado; y (iii) el eventual comportamiento estratégico de las empresas incumbentes. Para efectos de este requerimiento, el análisis de las condiciones de entrada se centrará en las condiciones de entrada asociadas a la ruta Santiago-Curacaví-Santiago, y a los terminales de origen/destino de dicha ruta, esto es, Terminal de Curacaví, Terminal San Borja, y Terminal Estación Pajaritos.

73. Del análisis de las barreras de entrada, tiempo y suficiencia de la misma y conductas estratégicas asociadas al ingreso al mercado, se concluye que el principal obstáculo al ingreso de nuevos competidores está dado por las barreras a la entrada y las conductas estratégicas desarrolladas por las Requeridas.

1. Barreras a la entrada

74. La Ley N°18.696, sobre Transporte de Pasajeros dispone en su artículo 3° que *“el transporte nacional de pasajeros remunerado [...] se efectuará libremente, sin perjuicio que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca las condiciones y dicte la normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto a cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de las vías”*²⁷.

75. En cuanto al uso de las vías, el Secretario Regional fija los trazados que deberán utilizar los servicios rurales al interior de las zonas urbanas, previo informe de Carabineros de Chile y de la Municipalidad correspondiente, según dispone el artículo 53 del DS 212, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros²⁸.

76. El referido Decreto establece -en su artículo 2°- que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevará un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Asimismo, en el artículo 3° se indica que la inscripción en el Registro Nacional es requisito para la prestación de servicios de transporte público de pasajeros, cualquiera sea la modalidad de éstos. Por ende, el transporte público rural de pasajeros también está sujeto a dicho registro.

²⁷ En este sentido, cabe señalar que una empresa que se encuentre prestando servicios de transporte rural, en caso de poseer una cartola de recorrido que suponga solamente la autorización para prestar servicios de transporte interurbanos, estará afecta al riesgo de ser sancionada de conformidad al artículo 38 del DS 212, que establece el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

²⁸ Al respecto, con fecha 28 de enero de 2009, la señora Sonia Villarroel, representante de Atevil, declaró ante esta Fiscalía: *“No es fácil, es difícil por las autorizaciones municipales, específicamente de la Dirección de Tránsito. En Curacaví no tuvimos problemas, donde fue difícil fue en Lo Prado, ya que el Alcalde no nos quería dar autorización porque “se podía caer el puente Tte. Cruz”. Para dar autorización se le solicitó a la Seremitt que se comprometiera a poner semáforos. No sabemos qué sucedió con esto”*.

77. Para obtener la inscripción de los servicios, entre otros antecedentes, deben adjuntarse a la solicitud de inscripción ciertos detalles respecto de éstos. En el caso de los servicios rurales, deben acompañarse (i) los itinerarios, (ii) la especificación de la longitud del circuito completo, (iii) el origen y destino del servicio, (iv) el horario de atención por día de la semana, (v) la ubicación del o los terminales autorizados y aquella documentación que acredite que el interesado se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponde, y (vi) tarifa a cobrar por uso (Art. 8 D. b, del DS 212).
78. Por otro lado, cabe destacar que la Resolución N° 19, de 24 de mayo de 1999 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, establece requisitos especiales para los servicios de transportes rurales. Dicha normativa dispone que a contar del 15 de agosto de 2003, sólo podrían incorporarse a la prestación de servicios rurales en la provincia de Santiago y las Comunas de San Bernardo y Puente Alto, Provincias del Maipo y Cordillera, vehículos nuevos, entendiéndose por tales, aquellos cuyo año de fabricación anotado en el Registro Nacional de Vehículos Motorizados, que mantiene el Registro Civil e Identificación, corresponde al mismo año en que se solicita su incorporación.
79. De acuerdo a la resolución señalada, las empresas que deseen incorporar sus vehículos a los servicios de transporte rural en la provincia y comunas antes indicadas, como sucede en la especie, deberán hacerlo con vehículos del año.
80. Esta regulación podría significar una barrera de salida, toda vez que una empresa que abandone el mercado no podrá utilizar sus vehículos en rutas rurales que tengan como origen o destino la ciudad de Santiago, produciéndose, por tanto, una merma en el beneficio económico de liquidación de dichos activos. Esto puede ser percibido como un costo hundido para aquellas empresas que evalúan la posibilidad de ingreso en alguna de las rutas afectadas por esta regulación.
81. Analizando las barreras a la entrada al mercado en estudio es preciso referirse al acceso a los terminales. Al respecto, cabe tener presente que el acceso a un terminal es un insumo indispensable para operar servicios de

transporte rural, ya que, de conformidad a lo dispuesto en el artículo 54 del DS 212, *“la locomoción colectiva rural, exceptuada la prestada con taxis colectivos, deberá iniciar o finalizar el servicio desde recintos especialmente habilitados para ello”*.

82. En la especie, como ya se señaló, existen dos terminales autorizados desde donde se prestan servicios de transporte público hacia la comuna de Curacaví: la Estación Pajaritos y el Terminal San Borja.
83. El terminal Estación Pajaritos cuenta con una disponibilidad total de 11 andenes, sin perjuicio de que carece de disponibilidad para nuevos operadores en horarios punta²⁹, lo cual ciertamente limita de manera importante el ingreso de nuevos competidores.
84. Por otra parte, el Terminal San Borja no tiene capacidad disponible. En efecto, el eventual ingreso a este terminal se encuentra limitado a la posibilidad de obtener una oficina, ya sea individual o compartida, y, según se probará en juicio, las ocasiones en que se desocupa alguna de éstas³⁰ son excepcionales.
85. Este análisis es válido tanto para la ruta Santiago-Curacaví-Santiago como para la ruta Santiago-Lo Vásquez, con la salvedad que para esta última los operadores deben necesariamente contar a su vez con el Cartón de Recorrido para operar en la ruta Santiago-Curacaví-Santiago.³¹

2. Tiempo y suficiencia a la entrada

86. Según información con la que cuenta esta Fiscalía, se necesitaría un tiempo aproximado de seis meses para ingresar al mercado relevante, pues para comenzar a funcionar se necesitan obtener los permisos y autorizaciones

²⁹ Respuesta de Metro S.A. a Ordinario N° 1470 FNE, de fecha 16 de diciembre de 2008. La incorporación de Atevil a este rodoviario se materializó en mayo de 2009.

³⁰ Con esta misma fecha, la Fiscalía Nacional Económica ha presentado requerimiento en contra de la aquí requerida Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. y en contra de otras tres empresas de transporte, por haber infringido el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, al incurrir en conductas destinadas a bloquear el acceso a otras líneas de buses a diversos terminales del norte y centro del país, y consecuentemente impedir que éstas ofrezcan sus servicios en dichas ciudades. Para estos efectos, las Requeridas en este caso sobre utilizan oficinas en terminales de ciudades claves, de manera que no exista disponibilidad en éstos para el ingreso de nuevos operadores, impidiendo que otras empresas diversas a las ya existentes puedan competir con ellos. Con ello generan una barrera de entrada a nuevos potenciales competidores en el servicio de transporte interurbano terrestre de pasajeros.

³¹ Este documento es emitido por el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones.

sectoriales y municipales, otorgadas previo informe técnico sobre el uso de vías y paraderos relacionados con el servicio. Todo lo anterior, claro está, siempre sujeto a que exista disponibilidad de oficinas en los respectivos terminales.

87. Asimismo, se requiere realizar los trámites necesarios ante el correspondiente terminal a fin de celebrar el contrato de concesión de boleterías y uso de losas, que, por lo demás, sólo podrá suscribirse en caso de existir disponibilidad de espacios (andenes y boleterías). En algunos terminales (por ejemplo, Pajaritos), una vez cumplido los trámites anteriores, todavía es necesario, previo al inicio de las labores, un plazo de espera de 15 días aproximadamente.

3. Comportamiento estratégico

88. Se entiende por comportamiento estratégico las prácticas que pueden impedir o hacer más costosa la entrada de nuevos competidores³².
89. Existen diversas conductas que las empresas incumbentes en un mercado pueden desplegar, ya sea con el objeto de evitar el ingreso de potenciales competidores, o bien, de disciplinar su ingreso.
90. Entre tales conductas anticompetitivas, para el mercado en análisis, se encuentran (i) las conductas predatorias y de competencia desleal efectuadas con el fin de ganarse la reputación de competidores “agresivos” en determinadas rutas, evitando el desarrollo de los entrantes y operando como disuasivo a la entrada; (ii) la sobre utilización de boleterías en terminales, a modo de bloquear el ingreso de competidores a los mismos; y (iii) la adquisición de empresas rivales, entre otros.
91. A este respecto, y en atención a los hechos que fundan esta presentación, las conductas de hostigamiento desarrolladas por las Requeridas, así como el establecimiento de tarifas artificialmente bajas, con el fin de obligar al entrante a plegarse a las condiciones que le fueron impuestas por Pullman o bien, salir del mercado en disputa, implican un comportamiento estratégico que no sólo erige una barrera artificial a una entrada suficiente para la ruta

³² Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales. Fiscalía Nacional Económica. Octubre de 2006, disponible en <http://www.fne.cl>.

Santiago-Curacaví, sino que genera un precedente general respecto de todos los eventuales o potenciales competidores de Pullman o Ruta Curacaví que pretendan ingresar a cualquier ruta que sea servida por éstas.

92. Por último, cabe indicar que se ha comprobado la existencia de un comportamiento estratégico en los distintos terminales de nuestro país, con el fin de imposibilitar o hacer más gravoso el acceso a nuevos potenciales competidores, por medio de una sobre utilización de boleterías por parte de las empresas que ya poseen locales de venta de boletos.

VI. LA CONDUCTA Y EL DERECHO DE LA COMPETENCIA

93. Del examen de los hechos descritos, se desprende que las Requeridas han ejecutado actos concertados destinados a fijar precios a público y asignarse cuotas de mercado, en la ruta Santiago-Curacaví.
94. Adicionalmente, la evidencia demuestra que Pullman y Ruta Curacaví no solo mantienen un acuerdo histórico de efectos permanentes, sino también, circunstancialmente, y en la medida que les es dable explotar todavía más su poder de mercado -como ocurre en festividades como Lo Vásquez, donde la demanda se presenta en términos más inelásticos-, se concertan para incrementar sus beneficios a expensas de los consumidores.
95. Por último, se ha acreditado que la empresa Pullman Bus opera como el organizador del cartel, intentando (y consiguiendo) por medios que no solo trasgreden el Decreto Ley N° 211, plegar al mismo a un entrante que ha venido a introducir competencia donde históricamente aquélla ha estado ausente.
96. Las conductas descritas implican una infracción a la libre competencia sancionada en el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, específicamente, un acuerdo expreso entre agentes económicos, con el objeto de asignarse zonas o cuotas de mercado y fijar precios de venta.

VII. JURISPRUDENCIA

97. Es importante señalar que nuestra jurisprudencia de libre competencia ha sancionado acuerdos de frecuencia que significan fijación de cuotas de mercado, así como actos de hostigamientos y amedrentamientos tendientes a disciplinar a un competidor.
98. En efecto, en la Sentencia N° 82/2009, correspondiente a la causa caratulada "Requerimiento de la FNE contra la Asociación Gremial de Buses Interbus y otros"³³, se consideró que repartir el mercado en cuanto a determinar la forma de llevar a cabo la competencia entre dos o más agentes de mercado, tiene por objeto asignar zonas o cuotas de mercado, sancionable de conformidad al artículo 3° del Decreto Ley N° 211³⁴.
99. Asimismo, en la Sentencia N° 102/2010, correspondiente al "Requerimiento de la FNE contra Asociación Gremial de Dueños de Mini Buses Agmital"³⁵, ese H. Tribunal tuvo la oportunidad de concluir que la conducta consistente en acordar frecuencias de buses, constituye una infracción al artículo 3° del Decreto Ley N° 211³⁶.
100. Ambas sentencias establecieron también que constituye una vulneración al inciso 1° del artículo 3° del Decreto Ley N° 211, la ejecución de actos de hostigamientos y amedrentamiento de parte de un agente de mercado en contra de competidores³⁷.
101. Por último, al momento de fallar debe tenerse en cuenta que el servicio sobre el cual han recaído las prácticas (transporte público) constituyen para ese H. Tribunal, un *servicio esencial*. En tal sentido en el considerando Nonagésimo Octavo de la Sentencia N° 94/2010, a propósito de la colusión indica que:
 "(...) es de aquellas que merece el mayor reproche para el derecho de la

³³ Sentencia de fecha 22 de enero de 2009, confirmada por la Excma. Corte Suprema con fecha 25 de junio de 2009, dictada en la causa Rol C N° 140-07.

³⁴ Al respecto, ver considerandos Trigésimo y Trigésimo Tercero de Sentencia N° 82/2009.

³⁵ Sentencia de fecha 11 de agosto de 2010, confirmada por la Excma. Corte Suprema con fecha 14 de enero de 2011, dictada en la causa Rol C N° 191-2009.

³⁶ Al respecto, ver considerando Sexagésimo Segundo de la Sentencia N° 102/2010.

³⁷ En este sentido, el considerando Cuadragésimo Segundo de la Sentencia N° 82/2009 de fecha 22 de enero de 2009 confirmada por la Excma. Corte Suprema con fecha 29 de junio de 2009, dictada en causa Rol C N° 140-07, caratulada "Requerimiento de la FNE contra la Asociación Gremial de Buses Interbus y otros", y el considerando Quincuagésimo Segundo y Tercero de la Sentencia N° 102/2010, de fecha 11 de agosto de 2010, confirmada por la Excma. Corte Suprema con fecha 14 de enero de 2011, dictada en la causa Rol C N° 191-2009 caratulada "Requerimiento de la FNE contra Asociación Gremial de Dueños de Mini Buses Agmital".

*competencia, máxime cuando afecta el funcionamiento del mercado en materia de servicios esenciales para la comunidad*³⁸.

102. Dicha Sentencia fue confirmada por la Excm. Corte Suprema, la que al conocer de los Recursos de Reclamación interpuestos en contra de la misma, aumentó las multas impuestas, señalando en su considerando Duodécimo: *“Que la colusión constituye de todas las conductas atentatorias contra la libre competencia la más reprochable, la más grave, ya que importa la coordinación del comportamiento competitivo de las empresas. El resultado probable de tal coordinación es la subida de precios, la restricción de la producción y con ello el aumento de los beneficios que obtienen las participantes (...)”*³⁹.

VIII. LA SANCIÓN SOLICITADA

103. El Decreto Ley N° 211 establece que uno de los factores que se deben considerar para la determinación de las multas, entre otros, es la gravedad de la conducta. En este sentido, la jurisprudencia nacional e internacional y la doctrina en la materia, coinciden en reconocer que las conductas de carteles o colusiones constituyen la más grave violación desde el punto de vista del derecho de la libre competencia.
104. Considerando lo extremadamente pernicioso y grave que es un cartel, en todas sus formas, es que deben ser severamente castigados, ya que distorsionan la libre competencia en el mercado que se ve afectado por el mismo, gravedad que aumenta si se trata de servicios esenciales para la comunidad.
105. Con todo, cabe mencionar que existen otros factores relevantes para la determinación de las multas, tales como la participación de mercado de las involucradas, el período en que se desarrolló la colusión en este caso y la calidad de instigador que pudiere tener alguna de las Requeridas.

³⁸ Sentencia N° 94/2010 de fecha 7 de enero de 2010, dictada en causa Rol C N° 165-2008, caratulada “Requerimiento de la FNE contra Transporte Central Ltda. y otros”.

³⁹ Sentencia de la Excelentísima Corte Suprema de fecha 29 de diciembre de 2010, dictada en causa Rol C N° 165-2008, Ingreso Corte N° 1.746-2010, en causa caratulada “Requerimiento de la FNE contra Transporte Central Ltda. y otros”.

106. En particular, respecto de Pullman debe tenerse presente el activo rol que jugó para adherir a Atevil a los términos de su acuerdo de reparto de mercado y/o fijación de precios, con incidencia en servicios esenciales para la comunidad, a través de métodos que vulneran el ordenamiento jurídico del Decreto Ley N° 211. Pullman fue el organizador del cartel y quien monitoreaba y controlaba el cumplimiento del mismo, de ello dará cuenta la prueba que se rendirá en este proceso.
107. Respecto de Ruta Curacaví, debe tenerse en cuenta la trascendencia de su comportamiento para llevar a cabo la vulneración a la libre competencia materia de este requerimiento, considerando al efecto, la gravedad de la conducta desplegada, en cuanto a ser parte de un cartel que asignó cuotas de mercado y/o fijó precios en rutas de relevancia.
108. Respecto de Atevil, y considerando la cooperación prestada a esta Fiscalía, y en atención a lo establecido en el artículo 39 bis del Decreto Ley N° 211, se solicita el beneficio de exención de multa.

POR TANTO, en mérito de lo expuesto, y de lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3°, 5°, 18, 19 y siguientes, 26 y 39 del Decreto Ley N° 211,

A ESE H. TRIBUNAL SOLICITO, Tener por deducido requerimiento en contra de **Servicios Pullman Bus Costa Central S.A., Alejandro Antonio Cabello Reyes y Atevil Mecánica Diesel S.A.**, anteriormente individualizados, acogerlo a tramitación y, en definitiva, declarar que las Requeridas han ejecutado y celebrado las conductas que se les acusa, en abierta infracción al artículo 3° del Decreto Ley N° 211, de manera que:

1. Se declare que Servicios Pullman Bus Costa Central S.A., Alejandro Antonio Cabello Reyes y Atevil Mecánica Diesel S.A. han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, al ejecutar hechos, actos o convenciones que han tenido claramente por objeto, obteniendo el efecto buscado, entorpecer y limitar la competencia entre los oferentes de servicios de transporte público de pasajeros que sirven la ruta Santiago-Curacaví-Santiago, al acordar tarifas y frecuencias.

2. Se declare que Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. y Alejandro Antonio Cabello Reyes han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, al ejecutar hechos, actos o convenciones que han tenido claramente por objeto entorpecer y limitar la competencia entre los oferentes de servicios de transporte público de pasajeros que sirven la ruta Santiago-Lo Vásquez, al acordar tarifas con ocasión de la festividad del 7 y 8 de diciembre del año 2010.
3. Que, por tales razones, se les ordene el cese inmediato de todo acto o conducta ilícita cuyo objeto o efecto sea el de efectuar acuerdos de fijación de cuotas de mercado y/o fijación de tarifas en las rutas materia de este requerimiento; así como también, abstenerse de realizar dichos actos en el futuro, respecto de dichas rutas, como también en las demás en que presten servicios.
4. Se imponga a Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. una multa equivalente a **cinco mil Unidades Tributarias Anuales**, o a aquel monto que ese H. Tribunal estime corresponder en justicia.
5. Se imponga a Alejandro Antonio Cabello Reyes una multa equivalente a **dos mil Unidades Tributarias Anuales**, o a aquel monto que ese H. Tribunal estime corresponder en justicia.
6. Se otorgue a Atevil Mecánica Diesel S.A. el beneficio de exención de multa contemplado en el artículo 39 bis del Decreto Ley N° 211, por haber cumplido en forma cabal todos los requisitos legales, esto es: a) Proporcionar antecedentes precisos, veraces y comprobables que representen un aporte efectivo a la constitución de elementos de prueba suficientes para fundar un requerimiento ante el Tribunal; b) Abstenerse de divulgar la solicitud de estos beneficios hasta que la Fiscalía haya formulado el requerimiento u ordene archivar los antecedentes de la solicitud; c) Poner fin a su participación en la conducta inmediatamente después de presentar su solicitud; y d) Ser el primero que aporte los antecedentes a la Fiscalía, dentro del grupo de responsables de la conducta imputada y los demás establecidos en la legislación chilena.

7. Se declare, para los efectos del artículo 26, letra c) del Decreto Ley N° 211, el nombre de los directores, administradores y personas que se hayan beneficiado con alguno de los ilícitos de autos, y que hubieren participado en la realización del mismo, *para efectos de concurrencia solidariamente al pago de los multas.*
8. Que las Requeridas sean condenadas expresamente al pago de las costas.

PRIMER OTROSÍ: Al H. Tribunal solicito tener por acompañados, con citación, los siguientes documentos:

1. CD-Rom que contiene versión digital del presente requerimiento.
2. CD-Rom que contiene un reportaje exhibido en el Programa "Chilevisión Noticias", de fecha 12 de junio de 2010.
3. CD-Rom que contiene los siguientes archivos de audio: N° 0037 210910 7724; N° 0046 210910 0940; N° 0526 211010 1526; N° 0801 041110 1410, que corresponden a aquellos mencionados en el cuerpo de este requerimiento.

SEGUNDO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que señalo a doña Juana Ortiz Madrid, Receptor Judicial, con domicilio en calle Bandera N° 465, oficina 704, comuna y ciudad de Santiago, para los efectos de practicar la notificación del requerimiento de autos en la jurisdicción de la Corte de Apelaciones de Santiago, y a don Jorge Reyes Muñoz, Receptor Judicial, con domicilio en calle Salesianos N° 1179, oficina N° 2, comuna y ciudad de San Miguel, para los efectos de practicar dicha notificación en la jurisdicción de la Corte de Apelaciones de San Miguel, y realizar ambas todas aquellas diligencias en las que durante la prosecución del proceso sea necesaria la intervención de un ministro de fe público, en sus respectivos territorios jurisdiccionales; sin perjuicio de la facultad de esta parte de revocar dicha designación en cualquier momento.

TERCER OTROSÍ: Sírvase ese H. Tribunal tener presente que esta Fiscalía -en el mes de septiembre de 2010- solicitó ante S.S. y luego ante el Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago de turno, la utilización de la facultad prevista en el artículo 39, letra n.3), del Decreto Ley N° 211, interceptando las comunicaciones del señor **Paul Fritz Gerhard Von Breitenbach**, hasta el mes de diciembre de

2010; y que dicha diligencia fue legalmente notificada, mediante ministro de fe pública, quedando a su disposición, en el domicilio de la Fiscalía Nacional Económica, ubicada en calle Agustinas N° 853, piso 2, Santiago, el CD-Rom con los archivos de audio que no se utilizarán en este proceso.

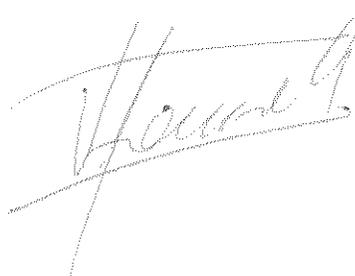
CUARTO OTROSÍ: Sírvasse ese H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica consta en el Decreto Supremo de mi nombramiento en el cargo de Fiscal, copia autorizada del cual se encuentra bajo custodia en Secretaria de ese H. Tribunal.

Asimismo, sírvase ese H. Tribunal tener presente que en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, con el domicilio ya indicado, asumo la defensa de la Fiscalía Nacional Económica en estos autos, y confiero poder a los abogados de la Fiscalía don Cristián Reyes Cid, doña Vanessa Facuse Andreucci y don Nicolás Carrasco Delgado, habilitados para el ejercicio de la profesión, de mi mismo domicilio, con quienes podré actuar conjunta, separada e indistintamente, y que firman junto a mí en señal de aceptación.

A monarcuto vale



fi fi h



AUTORIZO PODER <u>ES</u>		
SANTIAGO,	<u>02</u> DE <u>Junio</u>	DE <u>2011</u>
 SECRETARIO ABOGADO		