

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**SENTENCIA Nº 94/2010.**

Santiago, siete de enero de dos mil diez.

**VISTOS:**

**1. REQUERIMIENTO DE LA FISCALÍA NACIONAL ECONÓMICA.**

Con fecha 30 de enero de 2008, mediante presentación rolante a fojas 20, la Fiscalía Nacional Económica (en adelante “FNE” o “Fiscalía”) interpuso requerimiento en contra de Sociedad de Transportes Central Ltda. (en adelante “Transportes Central”), Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda. (en adelante “Transportes Vía Azul”), Transportes Camino Real Ltda. (en adelante “Transportes Camino Real”), Sociedad de Transportes Frankol Ltda. (en adelante “Transportes Frankol”), Sociedad de Transportes Líneas Nueve Ltda. (en adelante “Transportes Línea Nueve”), Transportes Las Golondrinas Ltda. (en adelante “Transportes Las Golondrinas”), Transportes Veinte Blanco Azul Ltda. (en adelante “Transportes Veinte Blanco Azul”), Administradora Francke Ltda. (en adelante “Administradora Francke”), Sociedad de Transportes Centenario Ltda. (en adelante “Transportes Centenario”), Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A. (en adelante “Transportes Perla del Sur”), Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno (en adelante “Sindicato Líneas 17, 17-A y 18 de Osorno”), Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” (en adelante “Sindicato Perla del Sur”) y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno (en adelante “Sindicato Taxis Colectivos de Osorno”), por haber realizado supuestas conductas contrarias a la libre competencia, fundando su acción en los antecedentes de hecho, económicos y de derecho, que a continuación se indican:

1.1. Señala la FNE que con fecha 27 de noviembre de 2007 se suscribió ante notario el documento denominado “Acta de Acuerdo de los Representantes Legales del Transporte de Pasajeros Urbanos de Osorno”, en el cual se habría concertado la uniformidad de las tarifas del transporte público mayor de pasajeros

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

de la ciudad de Osorno, facultándose a la autoridad correspondiente para no aceptar ninguna modificación unilateral de las tarifas. Además, se habría acordado el congelamiento total del parque de buses del recorrido urbano de pasajeros de Osorno y la prohibición del traslado de buses de una línea a otra.

Agrega la FNE que si bien no suscribieron el documento, también formaron parte del acuerdo los empresarios de taxis-colectivos.

1.2. Según la FNE, este acuerdo comenzó a ejecutarse prácticamente de inmediato, informando los empresarios a la autoridad sectorial el alza de las tarifas que entrarían en vigor aproximadamente a partir del 15 de diciembre de 2007. Las tarifas, en los hechos, habrían quedado fijadas en \$300 para microbuses y \$350 para taxis colectivos, en circunstancias que antes del alza eran de \$200, la primera y \$300 la segunda, con variaciones.

1.3. Agrega la FNE que dicho acuerdo, si bien aparece como consecuencia de un paro de actividades de los trabajadores del transporte público de pasajeros de Osorno, en demanda de mejoras laborales, en realidad tiene el sentido inverso, es decir, el paro de los trabajadores es consecuencia de la intención de los empresarios de arribar a un acuerdo como el alcanzado, y que por esa razón se regulan las tarifas y la oferta del servicio y no se hace mención alguna a las condiciones de los trabajadores.

En este sentido, señala que desde bastante antes del paro, un grupo de empresarios del transporte realizó intentos de acordar las tarifas y limitar la oferta de buses, pero encontraron oposición entre sus pares, especialmente en relación con las tarifas. Así, estos empresarios habrían aprovechado el descontento de sus trabajadores, para plantearles que para mejorar su situación laboral, era necesaria la uniformidad DEL alza de las tarifas y la limitación de la oferta.

1.4. En ese contexto, hace presente que el 16 de noviembre de 2007, el presidente del Sindicato Interempresas de Transporte de Osorno envió un petitorio al conjunto de los empresarios, solicitando contrato de trabajo, terminales de buses y una tarifa de \$300, amenazando con una paralización de las actividades de los conductores, la que finalmente se materializó el 26 de noviembre de 2007, asegurando los choferes el resultado de la movilización mediante amenazas y agresiones a quienes, en principio, intentaron trabajar.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

Al día siguiente, el presidente del Sindicato de Taxis Colectivos de Osorno Y los choferes de taxis colectivos se plegaron al paro, asegurando el éxito de la movilización.

1.5. Indica que desde un comienzo manifestaron su desacuerdo con el paro y el alza de la tarifas, aunque no con el congelamiento de la oferta, los representantes de Transportes Frankol, Transportes Línea Nueve, Transportes Veinte Blanco Azul y Administradora Francke, que fueron presionados, amenazados e incluso agredidos, forzando en parte su adhesión al acuerdo final.

1.6. Finalmente, expone la Fiscalía que con fecha 18 de diciembre de 2007, este Tribunal decretó como medida prejudicial precautoria, la prohibición de los requeridos de ejecutar o celebrar hechos, actos y convenciones relativos al acuerdo materia de autos o a cualquier otro acuerdo de esta naturaleza.

1.7. Respecto a la industria, señala que el transporte público en la ciudad de Osorno está compuesto por microbuses, taxis-colectivos y taxis. Agrega que existen nueve líneas de microbuses, las que están agrupadas en sociedades de transporte que, en realidad, reúnen a diferentes empresarios dueños de uno o más buses, que en total operan aproximadamente 433 microbuses.

Por su parte, los taxis-colectivos operan mediante dos empresas y 3 sindicatos, teniendo un parque automotriz de 870 vehículos que trabajan en diferentes líneas.

Explica asimismo que cada una de estas organizaciones fija el valor de sus tarifas, debiendo informarlo, así como cualquier incremento, a la Secretaría Regional respectiva, con una anticipación de, a lo menos, 30 días corridos.

1.8. Con relación al mercado relevante de autos, señala que las conductas de las requeridas están referidas a los servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Osorno.

Expone, asimismo, que la locomoción pública atiende a un considerable número de usuarios que pertenecen a sectores de bajos ingresos, para los cuales los taxis, por el excesivo costo de sus servicios, no son sustitutos de los microbuses o taxis-colectivos. Por otra parte, señala que si bien existe un cierto grado de sustitución entre los taxis-colectivos y los microbuses, las diferencias en tarifas, comodidad, recorridos y otros, entre ambos sistemas de locomoción colectiva, resulta en una sustitución imperfecta.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

1.9. En opinión de la FNE, las acciones desplegadas por las requeridas han tenido por objeto y efecto eliminar la competencia entre los oferentes de servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Osorno, fijando precios y limitando la oferta, lo que configuraría una abierta infracción a la letra a) del artículo 3° del Decreto Ley N° 211.

En relación con lo anterior, señala que esta infracción debe ser sancionada de manera ejemplar, en atención al beneficio económico obtenido por los infractores, equivalente al perjuicio sufrido por los habitantes de Osorno, y a la gravedad de la conducta, consistente en la imposición, por medio de la instrumentalización de los trabajadores y de amenazas, de un acuerdo de precios y una limitación de la oferta.

1.10. En mérito de lo descrito, la FNE solicita:

1.10.1. Se declare que las requeridas han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando la letra a) del artículo 3° del Decreto Ley N° 211, al ejecutar hechos actos y convenciones que han tenido por objeto y efecto eliminar la competencia entre los oferentes de servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Osorno, fijando precios, limitando la producción y excluyendo competidores;

1.10.2. Se ordene a las requeridas dejar sin efecto el acuerdo impugnado, en especial, en lo que dice relación con las tarifas, debiendo éstas volver a los niveles vigentes con anterioridad al acuerdo;

1.10.3. Se imponga una multa equivalente a 100 unidades tributarias anuales, o el monto que este Tribunal determine, a cada una de las siguientes empresas: Sociedad de Transportes Central Ltda., Transportes Camino Real Ltda., Transportes Las Golondrinas Ltda., Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda., Sociedad de Transportes Centenario Ltda., Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos "Perla del Sur" y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno;

1.10.4. Se imponga una multa equivalente a 50 unidades tributarias anuales, o el monto que este Tribunal determine a cada una de las siguientes empresas: Sociedad de Transportes Frankol Ltda., Sociedad de Transportes Líneas Nueve Ltda., Transportes Veinte Blanco Azul Ltda., Administradora Francke Ltda. y

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno, en atención de haber sido en parte forzados al acuerdo de autos.

1.10.5. Se condene en costas a las requeridas.

**2. CONTESTACIÓN REQUERIMIENTO DE TRANSPORTES VÍA AZUL.**

Con fecha 6 de mayo de 2008, a fojas 47, Transportes Vía Azul contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, y en subsidio, se le aplique el mínimo de la multa, por las siguientes consideraciones:

2.1. En primer lugar, señala que si bien que el contenido y alcance del acuerdo era limitar la facultad individual de modificar a futuro las tarifas una vez que la Secretaría Ministerial de Transporte tomase razón del mismo, no es efectivo que se haya fijado una tarifa. En este sentido, agrega que en el acuerdo no aparece cifra ni monto alguno.

Por otro lado, según explica, este acuerdo no tenía otra intención más que evitar a futuro una “guerra de tarifas”, por lo que no podría estimarse como una conducta colusoria.

2.2. En segundo lugar, señala que dentro del sistema de libertad tarifaria, ha desplegado una política independiente del resto de las empresas de transporte de la ciudad de Osorno. En este sentido, explica que el 11 de mayo de 2006 decidió alzar la tarifa diurna a \$300 y la de domingos y festivos a \$350, a partir del 27 de mayo de 2006; y que el 27 de noviembre de 2007 decidió restablecer las tarifas existentes hasta antes del 27 de mayo de 2006, estableciendo como tarifa única \$300, luego de haberlas rebajado a \$250.

Señala que esta última decisión se debió a que el Sindicato Interempresas de Transportes de Pasajeros de Osorno, conformado por los conductores de los buses, exigió mejores condiciones económicas, y dado que la gran mayoría obtiene sus remuneraciones a través de porcentaje por cada boleto, fue necesario volver a la tarifa de \$300.

Además, sostiene que al haber sido el acuerdo sancionado, a contar del 14 de diciembre de 2007, por la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de la Décima Región (en adelante también “SEREMITT”), en

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

su concepto, adquirió plena legalidad y, como tal, no ha podido éste infringir la letra a) del artículo 3° del Decreto Ley N° 211.

2.3. En tercer lugar, señala que el acuerdo impugnado por la FNE sólo puede obligar a los suscriptores del mismo, por lo que no puede afectar a los terceros que, cumpliendo los requisitos de la normativa legal, pretendan acceder al transporte público, más aún cuando tal acceso lo determina la respectiva SEREMITT, sin participación alguna de las empresas transportistas.

2.4. Finalmente, señala que su decisión de reestablecer la tarifa a \$300 lejos está de constituir un gran perjuicio para la ciudadanía, sobre todo cuando dicho monto es el que se encontraría vigente en las ciudades de Valdivia y Puerto Montt. Además, señala que considerar que dicha alza le significó beneficios económicos, significa desconocer el alza de los insumos del transporte, donde el petróleo Diesel lleva amplia delantera.

**3. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES CENTENARIO.**

A fojas 56, con fecha 6 de mayo de 2008, Transportes Centenario contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, y en subsidio, se le aplique el mínimo de la multa, por argumentos similares a los esgrimidos por Transportes Vía Azul.

La principal diferencia en sus argumentos, radica en que, según explica, la decisión de Transportes Centenario de fijar su tarifa en \$300 fue tomada el 15 de noviembre de 2007, es decir, once días antes de la fecha del acuerdo impugnado por la FNE, lo que dejaría de manifiesto que dicha decisión fue adoptada en forma individual por dicha empresa de transporte.

**4. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES LAS GOLONDRINAS.**

A fojas 68, con fecha 6 de mayo de 2008, Transportes Centenario contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, y en subsidio, se le aplique el mínimo de la multa, por argumentos similares a los esgrimidos por Transportes Vía Azul.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**5. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES CAMINO REAL.**

A fojas 81, con fecha 6 de mayo de 2008, Transportes Camino Real contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, y en subsidio, se le aplique el mínimo de la multa, por argumentos similares a los esgrimidos por Transportes Vía Azul.

**6. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES LÍNEA NUEVE.**

A fojas 88, con fecha 9 de mayo de 2008, Transportes Línea Nueve contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, y en subsidio, una rebaja sustancial en la multa solicitada por la FNE, todo con costas, por las siguientes consideraciones:

6.1. Señala que, efectivamente, existe un acuerdo firmado por la mayoría de los representantes de las distintas líneas de locomoción colectiva de la ciudad de Osorno, y que dicho acuerdo fue firmado luego de un paro de la locomoción colectiva en dicha ciudad, convocado por el sindicato de choferes del transporte mayor de Osorno.

Agrega que en los días previos a la realización del referido paro, se llevaron a cabo una serie de reuniones con dicho sindicato, en las cuales, las posturas se fueron polarizando y se mostró bastante agresividad por parte de los dirigentes que llamaron a la reunión, a tal punto que muchos de los empresarios de transporte fueron abiertamente amenazados.

6.2. A continuación, hace presente que durante el paro de la locomoción colectiva y dado que no se veía salida al mismo, intervino la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Décima Región, doña Ángela Villarroel Mancilla, citando a una reunión a los representantes de las líneas de locomoción colectiva involucradas, en la cual habría manifestado abiertamente que el paro era ilegal y que les solicitaba que se pusieran de acuerdo en fijar una tarifa común para la locomoción colectiva.

Así, ante esta intervención y la falta de apoyo de las autoridades de la ciudad, en lo que se refiere a implantar el orden público y a proteger tanto a las personas

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

como los bienes, se tomó la decisión por la mayoría de acceder a fijar una tarifa común.

Sin embargo, hace presente que algunos representantes de las líneas de locomoción colectiva se habrían negado a dicho acuerdo por considerarlo ilegal, entre ellas, Transportes Líneas Nueve.

6.3. Por lo anterior, en su opinión debe rechazarse el requerimiento de la FNE, por cuanto Transportes Línea Nueve habría manifestado su voluntad en el acuerdo firmado, bajo el vicio de fuerza, fuerza que, por lo demás, ha continuado en el tiempo.

**7. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES FRANKOL.**

A fojas 97, con fecha 10 de mayo de 2008, Transportes Frankol contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, y en subsidio, una rebaja sustancial en la multa solicitada por la FNE, todo con costas, por argumentos similares a los esgrimidos por Transportes Línea Nueve.

En este sentido, explica que el vicio de fuerza que lo habría llevado a celebrar el acuerdo impugnado por la FNE, quedaría de manifiesto por el hecho que el día 26 de noviembre de 2007, en horas de la mañana, mientras una de sus máquinas se encontraba en recorrido, un grupo de choferes que adherían al paro hizo bajar del bus a todos los pasajeros y luego, con el chofer al interior del bus, los llevaron a un sitio eriazo donde se encontraban reunidos los demás choferes que estaban en paro. Explica, además, que ese mismo día, un grupo no determinado de personas, llegó en horas de la tarde al terminal de la línea, ubicado en la población Kolbe, con el real propósito de quemar el terminal y los microbuses que se encontraban en su interior, haciendo presente que presentó una querrela criminal en contra de quienes resulten responsables de estos actos.

Agrega que, por si esto no fuera suficiente, el presidente del Sindicato Interempresas de Transporte de Pasajeros de Osorno habría acusado públicamente al representante de Transportes Frankol de ser el responsable del paro de la locomoción colectiva y que éste último habría sido objeto de amenazas en el sentido que le quemarían su casa y micros, materializándose sólo un atentado en contra de su camioneta, la que habría sido rociada con ácido.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**8. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR ADMINISTRADORA FRANCKE.**

A fojas 118, con fecha 16 de mayo de 2008, Administradora Francke contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, y en subsidio, una rebaja sustancial en la multa solicitada por la FNE, todo con costas, por argumentos similares a los esgrimidos por Transportes Línea Nueve.

**9. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES VEINTE BLANCO AZUL.**

A fojas 137, con fecha 6 de junio de 2008, Transportes Veinte Blanco Azul contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, y en subsidio, una rebaja sustancial en la multa solicitada por la FNE, todo con costas, por argumentos similares a los esgrimidos por Transportes Línea Nueve.

**10. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR TRANSPORTES PERLA DEL SUR.**

A fojas 144, con fecha 12 de junio de 2008, Transportes Perla del Sur contestó el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, y en subsidio, una rebaja en la multa solicitada por la FNE, todo con costas, por las siguientes consideraciones:

10.1. En primer lugar, hace presente que el acuerdo impugnado por la FNE involucra a los microbuseros, pero no a los colectiveros, agregando que la mayoría de los dirigentes de taxis colectivos desconocían el acuerdo y sólo tuvo conocimiento del mismo, semanas después de su celebración. En este sentido, señala que el mismo acuerdo acompañado en autos señala expresamente que se trata de un acuerdo de los microbuseros y que, además, no tendría lógica alguna que se hubiesen sumado a él los colectiveros, dado que las empresas de colectivos se financian por aportes que debe realizar cada vehículo.

10.2. A continuación, señala que el alza de las tarifas de los colectiveros fue propuesta por la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Décima Región, dado que dicha alza era la única forma de poder llevar a la práctica el alza de las tarifas de los microbuseros. En este sentido, señala que, en su opinión, la gran responsable de lo sucedido fue la propia Secretaria Regional Ministerial, cuya actuación califica de calamitosa.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

10.3. Con respecto a las características del mercado, argumenta que el mayor problema para el gremio de los microbuseros es el mal diseño de las mallas de recorridos, lo que provoca la superposición de las mismas y hace que los recorridos más cortos y con menor costo por vuelta, puedan sostener tarifas menores.

Según explica, lo anterior, sumado a la rigidez de las tarifas y al aumento de los costos, ha provocado la presión de aumentar las tarifas por aquellos que no son capaces de traspasar estos costos al público, y fue la razón que habría llevado a algunos microbuseros a concertarse para alzar las tarifas.

Asimismo, hace presente que no sería efectivo lo señalado por la FNE en el sentido que los requeridos se habrían beneficiado por el alza de tarifas, dado que uno de los principales insumos para desarrollar su actividad, el Diesel, a la época del acuerdo, había experimentado una significativa alza, lo que había provocado un aumento en los costos de un 30% en promedio.

Finalmente, con relación a este punto, señala que el alza de las tarifas permitió la estabilización en la entrada y salida de los empresarios de la locomoción colectiva, en circunstancias que con anterioridad al acuerdo impugnado por la FNE, algunos empresarios debieron retirarse del mercado.

## **11. CONTESTACIÓN DE REQUERIMIENTO POR SINDICATO PERLA DEL SUR Y SINDICATO TAXIS COLECTIVOS DE OSORNO.**

A fojas 161, con fecha 13 de junio de 2008, el Sindicato Perla del Sur y el Sindicato Taxis Colectivos de Osorno, contestaron el requerimiento de autos, solicitando su rechazo, con costas, por las siguientes consideraciones:

11.1. En primer lugar, señalan que estos acuerdos fueron adoptados de forma pública, en una reunión convocada por la máxima autoridad del transporte regional, con la finalidad de poner término a un paro de locomoción que afectaba a toda la ciudad de Osorno, por lo que no existió por parte de los suscriptores intención de intervenir en el mercado ni su reunión fue autoconvocada. Agrega, además, que el acuerdo cumplió plenamente el objetivo deseado, por cuanto el paro de locomoción cesó.

Por lo demás, señala que en su opinión, el hecho que el acuerdo impugnado por la FNE se haya celebrado a instancia de la autoridad del transporte regional, lleva a

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

concluir que fue celebrado por fuerza mayor, lo que excluiría un concierto doloso y voluntario de los requeridos.

11.2. Con relación al congelamiento de la oferta, señalan que si se lee con atención el acuerdo celebrado, queda de manifiesto que se trata de resoluciones privadas, que sólo tendrían valor entre las empresas suscriptoras y que tenderían a ordenar y mejorar el servicio entre ellas, sin alterar o modificar la situación del transporte que existía hasta esa fecha.

En este sentido, el referido acuerdo, más que un pacto atentatorio a la libre competencia, sería una declaración de buenas intenciones, con el fin de solucionar un problema, a saber, el paro de la locomoción colectiva, amén de mejorar las remuneraciones de los trabajadores del sector.

11.3. Finalmente, señalan que les llama la atención que se hubiese presentado un requerimiento en su contra, dado que no suscribieron el acuerdo impugnado, por lo que éste le sería inoponible por falta de concurrencia.

**12. TÉNGASE PRESENTE DE SINDICATO LÍNEAS 17, 17-A Y 18 DE OSORNO.**

A fojas 186, mediante presentación de 1 de octubre de 2008, Sindicato Líneas 17, 17-A y 18 de Osorno, atendido que no contestó el requerimiento de la FNE dentro de plazo, hizo presente las siguientes consideraciones:

12.1. En primer lugar, señala que si se analiza el acta del acuerdo impugnado, es claro que el Sindicato Líneas 17, 17-A y 18 de Osorno no lo suscribió, ni tampoco ninguna línea de colectivos, por lo que no entiende la razón de su inclusión en el requerimiento de la FNE.

12.2. Posteriormente, hace presente que Sindicato Líneas 17, 17-A y 18 de Osorno no es una empresa, sino una agrupación de propietarios de taxis colectivos, agregando que es la agrupación de menor tamaño, ya que sólo cuenta con 113 vehículos.

12.3. A continuación, explica que aunque el requerimiento de la FNE no lo hace presente, el Sindicato Líneas 17, 17-A y 18 de Osorno en un principio no se plegó al paro, pero que dadas las agresiones que sufrieron sus choferes, se vieron obligados a acatar la paralización.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

Asimismo, señala que ante su negativa a asistir a la reunión citada por la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Décima Región, se reunió en la casa de la Presidente del Sindicato una turba de más de cien personas exigiendo su comparecencia a dicha reunión. Hace presente que en dicha reunión, la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones instó a las partes a llegar a un acuerdo y que en esas condiciones, aceptó alzar las tarifas de los colectivos a \$350.

Así, en su opinión, no es posible entender que se haya concertado con alguna otra organización del transporte público de Osorno, por lo que no corresponde aplicarle ninguna de las medidas contempladas en el artículo 26 del Decreto Ley N° 211. Además, explica que no podría estimarse que se vio beneficiada por el alza de las tarifas, dado que el sistema de trabajo de los choferes de taxis colectivos, considera que éstos le entregan a los propietarios de los vehículos una suma fija diaria, por lo que los únicos que podrían beneficiarse de un alza en las tarifas son los choferes, que no han sido requeridos en estos autos.

**13.** Por último se hace presente que la requerida Transportes Central Ltda. no contestó el requerimiento de autos y se siguió el juicio en su rebeldía;

**14. AUTO DE PRUEBA.**

A fojas 177, con fecha 13 de agosto de 2008, se recibió la causa a prueba y se fijó el siguiente hecho substancial, pertinente y controvertido:

*“Existencia de un acuerdo de precios y de congelamiento del parque de microbuses y taxis colectivos para la ciudad de Osorno entre las requeridas. Objeto, efecto, condiciones y alcance de dicho acuerdo. Forma en que cada una de las requeridas habría adherido al mismo, y su grado de participación. Intervención de la Secretaria Regional Ministerial de Transportes de la X Región en la materia de autos”.*

**15. PRUEBA RENDIDA POR LA FNE:**

15.1. Prueba documental rendida la FNE:

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

15.1.1. A fojas 20, acompañó copia de artículos de prensa, copias de comunicaciones enviadas por empresas de transporte de pasajeros a la SEREMITT y copia de nómina de tarifas de la locomoción colectiva de Osorno.

15.1.2. A fojas 205, acompañó bajo reserva copia de 12 actas en que constan las declaraciones efectuadas ante funcionarios de la FNE.

15.1.3. A fojas 992, acompañó bajo reserva cinco cuadros con extractos de diversas declaraciones efectuadas por los requeridos ante funcionarios de la FNE.

15.1.4. A fojas 27 del Cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria, acompañó copia de documento denominado Acta de Acuerdo de los Representantes Legales del Transporte de Pasajeros Urbanos de Osorno, copia de publicaciones de prensa, copias de comunicaciones enviadas por empresas de transporte de pasajeros a SEREMITT y copia de Ordinario enviado por el Gobernador Provincial de Osorno al Fiscal Nacional Económico.

15.2. Prueba testimonial rendida por la FNE:

15.2.1. A fojas 915 consta la declaración como testigo de don Alexis Antonio González Rubio.

15.2.2. A fojas 934 consta la declaración como testigo de don Otoniel del Tránsito Muñoz Silva.

15.3. Prueba de absolución de posiciones solicitada por la FNE:

15.3.1. A fojas 927 consta la absolución de posiciones de doña Aurora del Carmen Benavides Silva.

15.3.2. A fojas 968 consta la absolución de posiciones de don Alfredo Segundo Hasse Rosas.

**16. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES VÍA AZUL:**

16.1. Prueba documental rendida por Transportes Vía Azul:

16.1.1. A fojas 47, acompañó copia de comunicaciones enviadas a la SEREMITT.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**17. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES CENTENARIO:**

17.1. Prueba documental rendida por Transportes Centenario:

17.1.1. A fojas 56, acompañó copia de Ordinario N° 1202 de la SEREMITT, copia de comunicaciones enviadas a la SEREMITT y copia de documento denominado Petitorio y Exigencias de los Conductores emitido por el Presidente del Sindicato Interempresas de Transporte de Pasajeros de Osorno.

**18. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES LAS GOLONDRINAS:**

18.1. Prueba documental rendida por Transportes Las Golondrinas:

18.1.1. A fojas 68, acompañó copia de comunicaciones enviadas a la SEREMITT y copia de Ordinario N° 1202 de la SEREMITT.

**19. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES CAMINO REAL:**

19.1. Prueba documental rendida por Transportes Camino Real:

19.1.1. A fojas 81, acompañó copia de comunicaciones enviadas a la SEREMITT, copia de Ordinarios N° 1213, 2282 y 3219 de la SEREMITT y copia de documento denominado Petitorio y Exigencias de los Conductores emitido por el Presidente del Sindicato Interempresas de Transporte de Pasajeros de Osorno.

**20. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES LÍNEA NUEVE:**

20.1. Prueba testimonial rendida por Transportes Línea Nueve:

20.1.1. A fojas 938 consta la declaración como testigo de don Claudio Renato Ojeda Alvarado.

20.1.2. A fojas 942 consta la declaración como testigo de don Jaime Iván Galindo Cortés.

20.1.3. A fojas 956 consta la declaración como testigo de don Adolfo Orlando Navarro Navarro.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**21. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES FRANKOL:**

21.1. Prueba testimonial rendida por Transportes Frankol:

21.1.1. A fojas 931 consta la declaración como testigo de don Daniel Florencio Orellana Gajardo.

21.1.2. A fojas 935 consta la declaración como testigo de don Orlando Pineda González.

21.1.3. A fojas 940 vuelta consta la declaración como testigo de don Luis Alberto Oyarzún Arriagada.

21.2. Prueba de absolución de posiciones solicitada por Transportes Frankol:

21.2.1. A fojas 950 consta la absolución de posiciones de don Arturo Arriagada Villanueva.

**22. PRUEBA RENDIDA POR ADMINISTRADORA FRANCKE:**

22.1. Prueba documental rendida por Administradora Francke:

22.1.1. A fojas 118, acompañó copia de comunicación enviada a la SEREMITT.

22.2. Prueba testimonial rendida por Administradora Francke:

22.2.1. A fojas 936 consta la declaración como testigo de don José Ernesto Garnica Toledo.

22.2.2. A fojas 940 consta la declaración como testigo de doña Carolina Andrea Malpu Wiederhold.

**23. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES VEINTE BLANCO AZUL:**

23.1. Prueba testimonial rendida por Transportes Veinte Blanco Azul:

23.1.1. A fojas 942 vuelta consta la declaración como testigo de don José Felipe Villarroel Mayer.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

23.1.2. A fojas 942 vuelta consta la declaración como testigo de don Claudio Felipe Villarroel Pinuer.

23.1.3. A fojas 955 consta la declaración como testigo de don Pedro Felipe Nuñez Yáñez.

**24. PRUEBA RENDIDA POR TRANSPORTES PERLA DEL SUR:**

24.1. Prueba documental rendida por Transportes Perla del Sur:

24.1.1. A fojas 243, acompañó copia de comunicaciones enviadas a la SEREMITT.

24.1.2. A fojas 414, acompañó 70 hojas de rutas correspondientes al mes de noviembre de 2007 de Transportes Perla del Sur y 2 set de planillas de control diario correspondientes a marzo y noviembre de 2007 de Transportes Perla del Sur.

24.2. Prueba testimonial rendida por Transportes Perla del Sur:

24.2.1. A fojas 537 consta la declaración como testigo de don Héctor Armando Vidal Catalán.

24.2.2. A fojas 537 consta la declaración como testigo de don Carlos Matamala Cárdenas.

24.2.3. A fojas 538 consta la declaración como testigo de don Luis Germán Delgado Soldán.

**25. RESPUESTAS A OFICIOS DESPACHADOS EN ESTA CAUSA.**

25.1. A fojas 556, el SEREMITT acompañó cuadro resumen con el detalle de las modificaciones de tarifas de las líneas de transporte público urbano de Osorno, considerando el desde el mes de noviembre de 2007 hasta diciembre de 2008, y cuadro resumen con la flota de vehículos de las líneas de transporte público urbano de Osorno, mes a mes, también desde noviembre de 2007 hasta diciembre de 2008.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

25.2. A fojas 594, el SEREMITT acompañó modificaciones tarifarias solicitadas por empresas de transporte y un cuadro resumen con el detalle de los vehículos pertenecientes a dichas empresas, desde noviembre de 2007 a diciembre de 2008.

25.3. A fojas 595 y 596, la Prefectura de Carabineros de Osorno N° 24 informó que los días 26 y 27 de noviembre de 2007 no se registraron antecedentes con motivo de de paro de locomoción colectiva.

25.4. A fojas 633, el Gobernador Provincial de Osorno acompañó copias de Oficios Ordinarios emitidos por dicha repartición y por la Prefectura de Carabineros de Osorno, copias de Fichas de Catastro de Conflictos, copia de Fichas de Detección de Conflictos, copias de publicaciones de prensa, texto de pronunciamiento respecto del paro de locomoción colectiva en Osorno, emitido por el SEREMITT.

**26. MEDIDA PRECAUTORIA DECRETADA EN AUTOS.**

Con fecha 27 de mayo de 2008, mediante resolución rolante a fojas 26 del Cuaderno de Medidas Precautorias, este Tribunal decretó, como medida precautoria, la suspensión del acuerdo celebrado entre los empresarios y sindicato de la ciudad de Osorno y se permitió, mientras durara este proceso, la aplicación libre de las tarifas de locomoción colectiva.

27. A fojas 992, con fecha 24 de septiembre de 2009, la FNE presentó sus observaciones a la prueba rendida en autos.

28. A fojas 983, con fecha 4 de agosto de 2009, el Tribunal ordenó traer los autos en relación y se fijó la vista de la causa para la audiencia del día 1 de octubre de 2009, fecha en la cual alegaron los apoderados de las partes.

29. A fojas 1067, el Tribunal, como medida para mejor resolver, ordenó oficiar a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Décima Región, a fin de que ésta informase sobre criterios y condiciones normativas y operacionales para asignar rutas, permitir el ingreso y salida del mercado de líneas de microbuses y registrar y modificar tarifas por operadores del transporte público. La respuesta del servicio público antedicho rola a fojas 1087 y siguientes.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**CON LO RELACIONADO Y CONSIDERANDO:**

**EN CUANTO A LAS TACHAS:**

**Primero:** Que, a fojas 936, la FNE formuló tacha en contra del testigo don José Ernesto Garnica Toledo, presentado por Administradora Francke, por ser, en su opinión, dependiente de la parte que lo presenta a declarar;

**Segundo:** Que Administradora Francke, al evacuar el traslado, señaló que no era efectivo que don José Ernesto Garnica Toledo fuera dependiente de Administradora Francke, sino que, tal como lo expresó el propio testigo, éste sería empleado de don Javier Villanueva quien, a su vez, presta servicios a Administradora Francke. Por esta razón, solicita el rechazo de la tacha;

**Tercero:** Que, a juicio de este Tribunal, de las declaraciones del propio testigo se desprende que éste mantiene un vínculo de dependencia respecto de don Javier Villanueva y no de Administradora Francke, por lo que la tacha será rechazada, sin perjuicio del valor que se asigne a su declaración conforme a lo dispuesto en el inciso final del artículo 22 del Decreto Ley N°211;

**Cuarto:** Que asimismo, a fojas 938, la FNE formuló tacha en contra del testigo don Claudio Renato Ojeda Alvarado, presentado por Transportes Línea Nueve, por ser el testigo, en su opinión, dependiente de la parte que lo presenta a declarar;

**Quinto:** Que Transportes Línea Nueve, al evacuar el traslado señaló que el testigo es empleado de un empresario que presta servicios para la línea 9, que es una sociedad de responsabilidad limitada, por lo que no se configuraría la causal de tacha invocada por la FNE. Por esta razón, solicita el rechazo de la tacha;

**Sexto:** Que, a juicio de este Tribunal, de las declaraciones del testigo se desprende claramente que éste último es dependiente de la parte que lo presentó a declarar, esto es, de Transportes Línea Nueve, por lo que la tacha formulada por la FNE será acogida;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**EN CUANTO AL FONDO:**

**Séptimo:** Que la Fiscalía Nacional Económica interpuso requerimiento en contra de diversas empresas de transporte urbano de pasajeros de la ciudad de Osorno por haber realizado conductas contrarias a la libre competencia. Las empresas requeridas son Sociedad de Transportes Central Ltda., Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda., Transportes Camino Real Ltda., Sociedad de Transportes Frankol Ltda., Sociedad de Transportes Línea Nueve Ltda., Transportes Las Golondrinas Ltda., Transportes Veinte Blanco Azul Ltda., Administradora Francke Ltda., Sociedad de Transportes Centenario Ltda. y Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A. Además, hizo efectivo el requerimiento en contra del Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17 A, 18 de Osorno, Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Perla del Sur y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno, todos los cuales utilizan los nombres de fantasía que en la parte expositiva de esta sentencia se indican y a los que se hará referencia en el curso de este fallo;

**Octavo:** Que, como también se consignó en lo expositivo, el requerimiento se funda en que, luego de un paro de actividades realizado el 26 y 27 de noviembre de 2007 y en el que participaron la totalidad de las empresas de transporte de pasajeros de Osorno - esto es, tanto las de microbuses como las de taxis colectivos-, el día 27 de noviembre de 2007 se suscribió ante Notario el documento denominado “Acta de acuerdo de los Representantes Legales del Transporte de Pasajeros Urbanos de Osorno” – que se acompañó a fojas uno del cuaderno de precautoria de autos-, en el que los representantes legales de la totalidad de las empresas de microbuses que operan dentro de la ciudad de Osorno, habrían consignado una serie de acuerdos referidos a seis puntos, todos ellos destinados a limitar la competencia en varios aspectos. Adicionalmente, junto con suscribir el acuerdo en cuestión, las empresas de microbuses pactaron la fijación de sus tarifas en 300 pesos. Por su parte, y en paralelo con las empresas de microbuses, la totalidad de las líneas de taxis colectivos de la ciudad de Osorno habrían fijado el precio de sus pasajes coordinadamente, en 350 pesos;

**Noveno:** Que en la parte petitoria de su requerimiento, la FNE solicita se declare que las requeridas han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando la letra a) del artículo 3º del Decreto Ley N° 211

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

al ejecutar hechos actos y convenciones que han tenido por objeto y efecto eliminar la competencia entre los oferentes de servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Osorno, fijando precios, limitando la producción y excluyendo competidores y se imponga una multa de 100 unidades tributarias anuales a Sociedad de Transportes Central Ltda. a Transportes Camino Real Ltda., a Transportes Las Golondrinas Ltda. a Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda. a Sociedad de Transportes Centenario Ltda. a Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., al Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Perla del Sur y al Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno. Se imponga una multa equivalente a 50 unidades tributarias anuales a Sociedad de Transportes Frankol Ltda., a Sociedad de Transportes Líneas Nueve Ltda., a Transportes Veinte Blanco Azul Ltda., a Administradora Francke Ltda., y al Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A y 18 de Osorno, en razón de haber sido en parte forzados al acuerdo de autos; y, finalmente, se condene en costas a las requeridas;

**Décimo:** Que si bien las requeridas se defendieron separadamente, hay coincidencia en ellas en cuanto solicitan el rechazo del requerimiento y en subsidio, se les aplique el mínimo de la multa;

**Undécimo:** Que a este respecto y reconociendo todas las empresas de microbuses haber suscrito el acuerdo que originó el requerimiento, señalan que si bien el contenido y alcance del mismo era limitar la facultad individual de modificar a futuro las tarifas una vez que la Secretaría Ministerial de Transporte “tomase razón” de las mismas, no es efectivo que se haya fijado una tarifa. En el acuerdo no aparece cifra ni monto alguno. Por otra parte este acuerdo no tenía otra intención que evitar a futuro una “guerra de tarifas”, por lo que no podría estimarse como una conducta colusoria. Además que al haber sido sancionado el acuerdo el 14 de diciembre de 2007 por la Secretaría Regional Ministerial de Transporte de la Décima Región, no ha podido éste infringir la letra a) del artículo 3º del Decreto Ley 211. Finalmente, al restablecer las requeridas la tarifa de \$ 300 está lejos de constituir un perjuicio para la ciudadanía, ya que es la misma que se cobra en Valdivia y Puerto Montt y es necesario tomar en cuenta el alza de los combustibles, en especial el petróleo;

**Duodécimo:** Que, por su parte, las empresas de taxis colectivos que son parte del proceso señalan que el acuerdo impugnado por la FNE sólo puede obligar a los suscriptores del mismo, por lo que no puede afectar a los terceros que cumpliendo los requisitos de la normativa legal, pretendan

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

acceder al transporte público, más aún cuando tal acceso lo determina la respectiva SEREMITT sin participación alguna de las empresas transportistas;

**Decimotercero:** Que, en especial, Transportes Línea Nueve y Transportes Frankol fundan el rechazo al requerimiento en la circunstancia de haber actuado sobre la base de la fuerza al momento de suscribir el acuerdo;

**Decimocuarto:** Que este Tribunal se referirá en primer término al mercado relevante en el que se desarrollaron las conductas imputadas en el requerimiento;

**Decimoquinto:** Que, al respecto y como consta en el proceso a fojas 554 y siguientes, los servicios de transporte público en la ciudad de Osorno son realizados por los microbuses, taxis-colectivos y taxis. De ellos, los microbuses están organizados en nueve líneas, que a su vez están formadas por sociedades de transportes que reúnen a empresarios dueños de uno o más buses, y que, en total, operan 436 microbuses. Por su parte, los taxis colectivos operan mediante dos empresas y tres sindicatos, con un parque de 872 vehículos que trabajan en diferentes líneas. Cabe hacer presente que, para efectos de esta sentencia, todos los requeridos serán considerados empresas, por su sentido económico, esto es, por ser todos ellos operadores de mercado –sujetos que desarrollan actividades de compra o venta en un mercado determinado-, con independencia de su forma jurídica;

**Decimosexto:** Que, en opinión de este Tribunal, no es posible considerar que los servicios de transporte que brindan los taxis –que no son colectivos- sean, en el caso en análisis, sustitutos para los usuarios de los que brindan los microbuses y taxis-colectivos, debido a las diferencias existentes en las características de los primeros y de estos últimos, y en sus respectivas tarifas;

**Decimoséptimo:** Que, en lo referente a la relación de sustituibilidad entre los servicios de transporte brindados por los microbuses y taxis-colectivos, debe tenerse presente que para que puedan ser considerados como servicios sustituibles por los usuarios, deben hacer recorridos similares o poseer tramos relevantes en los que realizan el mismo recorrido. Sin embargo, este Tribunal no cuenta en autos con información suficiente que permita determinar qué líneas de microbuses y taxis-colectivos compiten en las mismas rutas, por lo tanto, para efectos de la definición de mercado relevante, no es posible considerar este aspecto;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Decimooctavo:** Que las diferencias entre las tarifas y entre los atributos asociados a la comodidad de los usuarios, entre otros, podrían llevar a que los servicios de transporte de los microbuses y taxis-colectivo sean considerados sustitutos imperfectos desde el punto de vista de la demanda. No obstante, y dado lo señalado por un representante del Sindicato de Taxis Colectivos Perla del Sur, en la declaración que rola a fojas 30 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE, acompañada a los autos a fojas 992, quien declaró que *“[s]iempre, cuando hay que subir las tarifas, los representantes legales de los Consejos, tanto de colectivos como de buses, representados por el Sr. Oliva y Arriagada respectivamente, nos ponemos de acuerdo. Esto siempre ha sido así. Nosotros no queremos estar muy arriba de ellos, porque si no podemos tener menos pasajeros y ellos quieren tener una diferencia de 50 pesos con nosotros”*, es posible concluir que ambos servicios presentan significativos grados de sustituibilidad entre sí, toda vez que para hacer efectivo un acuerdo colusivo entre competidores del transporte urbano colectivo en la ciudad de Osorno, era necesario que los taxis-colectivos también subieran sus tarifas. Otros antecedentes, en el mismo sentido, pueden encontrarse en las declaraciones de diversos representantes de empresas de microbuses y taxis colectivos de la ciudad de Osorno, contenidas en el Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE;

**Decimonoveno:** Que así, por ejemplo, como consta a fojas 9 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE, un representante de una de las empresas de microbuses requeridas en autos declaró textualmente que *“[l]os colectivos representan una fuerte competencia para nuestra línea”* y, a fojas 40 del mismo cuaderno, un representante de otra de las empresas de microbuses requerida expone que *“[l]os colectivos también son una competencia.”*, para luego agregar que *“[s]i yo subo mucho la tarifa, mis clientes se van a los colectivos”*;

**Vigésimo:** Que, adicionalmente, de acuerdo a antecedentes que obran en autos, una característica saliente de los recorridos de los microbuses y taxis colectivos en Osorno es su alta superposición. En ese sentido, un representante de los conductores de microbuses declaró ante la Fiscalía Nacional Económica, durante la investigación que originó el requerimiento de autos que *“[t]odas la líneas pasan en el centro por dos calles, que corresponde al 50% de los recorridos de casi todas las máquinas, por lo que si existieran tarifas distintas, los conductores se pelearían por los pasajeros...”*; para continuar diciendo que *“[a]ntes, los usuarios preferían los buses con las tarifas más bajas”* (fojas 21 a 31 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE). Una descripción similar

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

realiza el representante de otra empresa requerida a fojas 36 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE;

**Vigésimo primero:** Que, por su parte, el representante de una de las empresas de microbuses requeridas en autos declaró a fojas 32 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE que, a su juicio, es factible mantener tarifas diferentes entre las empresas de transporte de pasajeros de Osorno “...*porque los recorridos son distintos y, por lo tanto, los costos operacionales son distintos, los kilómetros son diferentes. La Línea 7 hace un recorrido total de aproximadamente 18 KM., me parece que las restante líneas tienen recorridos más largos. Las líneas 1-6-45-4 y la 10 hacen recorridos más largos. En Osorno hay un total de nueve líneas*”;

**Vigésimo segundo:** Que, sobre la base de todo lo anterior y simplificando dada la falta de información más detallada en autos, este Tribunal considera que el mercado relevante de autos es el de los servicios urbanos de transporte público colectivo de pasajeros, realizados por los microbuses y taxis colectivos en la ciudad de Osorno;

**Vigésimo tercero:** Que, así establecido lo anterior, y ahora en cuanto a las condiciones y requisitos de entrada al mercado relevante, en relación con la regulación del funcionamiento del mismo, cabe señalar que, de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 3º del Decreto Supremo Nº 212 de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante DS 212, el requisito habilitante para la actividad del transporte público de pasajeros es la inscripción en el Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros. Ahora bien, según el artículo 8º del decreto supremo en comento, la inscripción de cada servicio en el registro señalado debe solicitarse por el interesado al Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectivo y en ella deben especificarse y acreditarse antecedentes que dicen relación con el interesado, los vehículos, sus conductores y el servicio que se prestará (urbano, rural o interurbano);

**Vigésimo cuarto:** Que, por su parte, en materia de trazados, el artículo 11º del DS 212 prevé que éstos sólo pueden considerar vías autorizadas por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En cuanto a las frecuencias, los artículos 12 y 12 bis del mismo decreto supremo, establecen una frecuencia mínima que puede ser modificada por el Seremi respectivo y la posibilidad de establecer frecuencias máximas para los servicios urbanos no concesionados;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Vigésimo quinto:** Que, siempre de acuerdo con lo dispuesto en el DS 212 mencionado, cuando se cumplen los requisitos señalados en los considerandos anteriores, el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones está facultado para dictar una resolución, en la que se establecerán las condiciones que deberá cumplir el servicio para proceder a su inscripción en el registro. El servicio podrá prestarse una vez se haya dictado la resolución que autoriza su funcionamiento;

**Vigésimo sexto:** Que el artículo 15º y siguientes del decreto supremo individualizado establece que no existen restricciones para incorporar nuevos vehículos a una línea o servicio o cambiarlos de una a otra;

**Vigésimo séptimo:** Que, por último, la fijación y cualquier modificación del valor de las tarifas de los servicios urbanos de transporte público colectivo, sólo debe sujetarse, según el artículo 41 Bis del DS 212, a la obligación de ser comunicada por escrito a la Secretaría Regional Ministerial respectiva y a los usuarios, con una anticipación de, a lo menos, 30 días corridos antes de su entrada en vigencia, plazo que puede ser reducido por el referido Secretario Regional Ministerial. En el caso de Osorno, y como consta a fojas 1087 y siguientes, por resolución de esa autoridad (Resolución Exenta Nº 605 de 5 de septiembre de 2005) la antelación mínima para comunicar los cambios de tarifa de los servicios urbanos es de 15 días corridos;

**Vigésimo octavo:** Que, por lo tanto, en vista de lo expuesto en las consideraciones anteriores, la regulación aplicable en el mercado relevante definido por el Tribunal, donde no se han licitado los recorridos, reserva al Estado una intervención mínima, orientada a velar por la continuidad y la correcta y ordenada prestación de los servicios de transporte público a los pasajeros, manteniendo en el ámbito de la iniciativa y la competencia de los privados la mayor parte de las decisiones relevantes para el funcionamiento del mismo. Esta regulación impone algunos costos no significativos a los empresarios que no importan barreras a la entrada al mercado;

**Vigésimo noveno:** Que los agentes económicos que participan como oferentes en el mercado relevante se consignan en las tablas 1 y 2, a continuación:

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Tabla N°1: Cantidad de Buses Urbanos de Osorno por Línea a Noviembre 2008**

<b>Responsable del Servicio de Buses Urbano</b>	<b>Línea</b>	<b>N° B uses</b>
Sociedad Transporte Central Ltda.	1	99
Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda.	4	25
Transportes Camino Real Ltda.	6	36
Fanckol Ltda.	7	32
Sociedad de Transportes Línea Nueve Ltda.	9	25
Transportes Las Golondrinas Ltda.	10	45
Transportes Veinte Blanco Azul Ltda.	20	14
Administradora Francke Ltda.	26	59
Sociedad Transportes Centenario Ltda.	45	101
<b>Total</b>		<b>436</b>

Fuente: elaboración del TDLC en base a información a fojas 554.

**Tabla N°2: Cantidad de Taxis Colectivos Urbanos de Osorno por Línea a Noviembre 2008**

<b>Responsable del Servicio de Taxis Colectivos</b>	<b>Línea</b>	<b>N°Taxis</b>
Sociedad Transporte Perla del Sur	1,2,3	176
Sindicato Independientes Taxis Colectivos	11, 21, 22 y 33	193
Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos	17	112
Sindicato Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Perla del Sur	101, 202 y 303	210
Transporte Lomas de Bellavista S.A	111 y 112	181
<b>Total</b>		<b>872</b>

Fuente: elaboración del TDLC en base a información a fojas 554.

**Trigésimo:** Que determinado el mercado relevante para efectos de esta causa y sus características fundamentales, corresponde ahora examinar la evidencia existente en autos referida a los acuerdos alcanzados por los requeridos;

**Trigésimo primero:** Que en primer término a fojas uno del cuaderno de medidas precautorias corre un documento denominado “*Acta de acuerdo de los Representantes Legales del Transporte de Pasajeros Urbanos de Osorno*” suscrito ante el Notario de Osorno don Fernando Muñoz Bertin con fecha 27 de noviembre de 2007. Dicho documento está firmado por los representantes de la totalidad de las empresas de transporte público urbano de pasajeros, realizado mediante microbuses, en la ciudad de Osorno, esto es: Sociedad de Transportes Central Ltda. (Línea 1), Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda. (Línea 4), Transportes Camino Real Ltda. (Línea 6), Sociedad de Transportes Frankol Ltda. (Línea 7), Sociedad de Transportes Líneas Nueve Ltda. (Línea 9), Transportes Las Golondrinas Ltda. (Línea 10), Transportes Veinte Blanco Azul Ltda. (Línea 20), Administradora Francke Ltda. (Línea 26) y Sociedad de Transportes Centenario Ltda. (Línea 45) ;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Trigésimo segundo:** Que, como se dijo, todos los representantes de las mencionadas empresas de microbuses de Osorno que suscribieron el documento señalado y que fueron requeridos por la Fiscalía Nacional Económica, reconocen en sus contestaciones haberlo firmado;

**Trigésimo tercero:** Que debe agregarse que la prensa de la ciudad de Osorno informó ampliamente de la existencia del acuerdo y de sus características, como puede observarse en los recortes de diarios acompañados por la Fiscalía Nacional Económica y que rolan de fojas 3 a 12 del cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria;

**Trigésimo cuarto:** Que los acuerdos que se consignaron en el documento en cuestión fueron, en síntesis, los siguientes: a) el congelamiento total del parque de buses del recorrido urbano de pasajeros de Osorno; b) la prohibición del tráfico de buses interempresas; c) el compromiso de que cualquier decisión que involucre el buen desempeño del servicio de transportes, deberá ser analizado y autorizado por al menos cinco de los nueve representantes legales de las empresas; d) la prohibición de crear nuevos servicios o modificaciones de troncales y variantes sin previa autorización de la mayoría de los representantes legales; e) facultar a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes de la Décima Región de Los Lagos para no aceptar ninguna modificación de tarifa que no cuente con la aquiescencia unánime de las nueve empresas de microbuses; y, f) la irrevocabilidad del acuerdo;

**Trigésimo quinto:** Que de lo razonado en las consideraciones anteriores, este Tribunal concluye que efectivamente los representantes de la totalidad de las líneas de buses urbanos para transporte de pasajeros de la ciudad de Osorno suscribieron, con fecha 27 de noviembre de 2007, una serie de acuerdos que, según su tenor, tuvieron claramente por objeto limitar en varios aspectos la libertad, autonomía e independencia empresarial de cada uno de sus suscriptores, coordinando una serie de factores de competencia en el mercado para eliminar la incertidumbre que es propia de un proceso competitivo y reemplazarla por la seguridad de la cooperación entre empresas que, dado que operan en un mercado libre y que no está mayormente regulado en materia de oferta y no lo está, en absoluto, en materia de precios -como es el del transporte público de la ciudad de Osorno en la actualidad- debiesen rivalizar por la preferencia de los usuarios del servicio que prestan;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Trigésimo sexto:** Que en cuanto al alcance de los pactos reseñados y, primeramente, en lo relacionado con las tarifas, debe tenerse presente que estos establecen: (i) un mecanismo que pretende evitar que empresas competidoras como las requeridas modifiquen individualmente sus tarifas; (ii) un mecanismo que obliga a todos los competidores a modificarlas de consuno; (iii) un sistema de monitoreo del cumplimiento de esa obligación y; (iv) el nombramiento explícito como “árbitro y policía” del acuerdo a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Lagos;

**Trigésimo séptimo:** Que es dable presumir que las partes que suscribieron el documento de 27 de noviembre de 2007 -no obstante no dejar por escrito una cifra determinada en ella-, efectivamente acordaron fijar una tarifa en particular, de trescientos pesos por pasaje. La presunción anterior se fundamenta en a lo menos cuatro hechos acreditados en el proceso, cuales son: (i) la existencia de un documento firmado ante notario en la que se establece la prohibición para sus suscriptores de fijar autónomamente precios; (ii) que la suscripción de ese documento fuese la culminación de un paro de actividades que buscaba, fundamentalmente, alzar las tarifas; (iii) que la firma del documento fue precedida por una reunión de sus suscriptores –realizada el día 27 de noviembre de 2007 y organizada por la Seremi de Transportes y Telecomunicaciones de Los Lagos- convocada con el objeto de alcanzar un acuerdo en torno a las tarifas, y de esa forma, poner término a la movilización de los días 26 y 27 de noviembre de 2007; y, (iv) que todos los firmantes del mismo hayan fijado exactamente el mismo precio para sus pasajes en un término de 4 días, contado a partir de la suscripción del documento descrito en el literal (i). Ello con independencia de los días en que dicha fijación de precios entró efectivamente en vigor en cada caso;

**Trigésimo octavo:** Que, en efecto, 7 de las empresas de microbuses requeridas comunicaron a la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de los Lagos la adopción de la tarifa de 300 pesos por pasaje en las fechas que a continuación se indican para cada caso, según el timbre de recepción de la oficina de partes de la mencionada repartición pública: Sociedad de Transportes Centenario Ltda., el 28 de noviembre de 2007 (fojas 13, cuaderno de medidas precautorias y 14 del cuaderno principal); Administradora Francke Ltda., el 29 de noviembre de 2007 (fojas 14, cuaderno de medidas precautorias y 3 del cuaderno principal) Sociedad de Transportes Frankol Ltda., el 28 de noviembre de 2007 (fojas 15, cuaderno de medidas precautorias y 4 del cuaderno principal); Sociedad de Transportes Vía Azul Ltda., el 27 de noviembre de 2007

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

(fojas 16, cuaderno de medidas precautorias y 5 y 43 del cuaderno principal); Transportes Las Golondrinas Ltda., el 29 de noviembre de 2007 (fojas 17, cuaderno de medidas precautorias y 6, 65 y 67 del cuaderno principal); Transportes Central Ltda., el 29 de noviembre de 2007 (fojas 18 del cuaderno de medidas precautorias y 7 del cuaderno principal); y, Transportes Veinte Blanco Azul Ltda., el 29 de noviembre de 2007 (fojas 18, cuaderno de medidas precautorias y 8 del cuaderno principal). A su turno, Transportes Camino Real Ltda. y Transportes Línea nueve Ltda., fijaron sus tarifa en el mismo nivel que sus competidores a fines de noviembre de 2007 y el 12 de diciembre del mismo año, respectivamente, como acreditan los antecedentes contenidos a fojas 555 y en el CD Rom que rola a fojas 1086, remitido por el Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes;

**Trigésimo noveno:** Que diversas piezas del proceso dan cuenta de la realización de un paro de actividades por parte de los requeridos entre los días 26 y 27 de noviembre de 2006 y de que, a consecuencia de dicho paro, se llegó a un acuerdo entre los partícipes de esa movilización, mediante el cual se alzaron coordinadamente las tarifas de los microbuses en la ciudad de Osorno, cuestión que era precisamente el objeto de la manifestación. Entre estos antecedentes se cuentan varias informaciones de las prensa local, rolantes de fojas 3 a 12 del cuaderno de medidas precautorias, el documento "Petitorio y exigencias de los conductores a los representantes legales de las 9 líneas de recorrido urbano", firmado por los directivos del Sindicato Interempresa de Transporte de Pasajeros que corre a fojas 54, documentos de uso interno del Ministerio del Interior, emanados de a Gobernación Provincial de Osorno, cuyas copias corren a fojas 25, 599 a 602, 606, 607 a 617, un documento emanados de la Prefectura de Carabineros de Osorno rolante a fojas 604 y 605. Estos últimos antecedentes fueron adjuntados al proceso por la Gobernación Provincial de Osorno en respuesta a un oficio de este Tribunal y no fueron objetados por las partes;

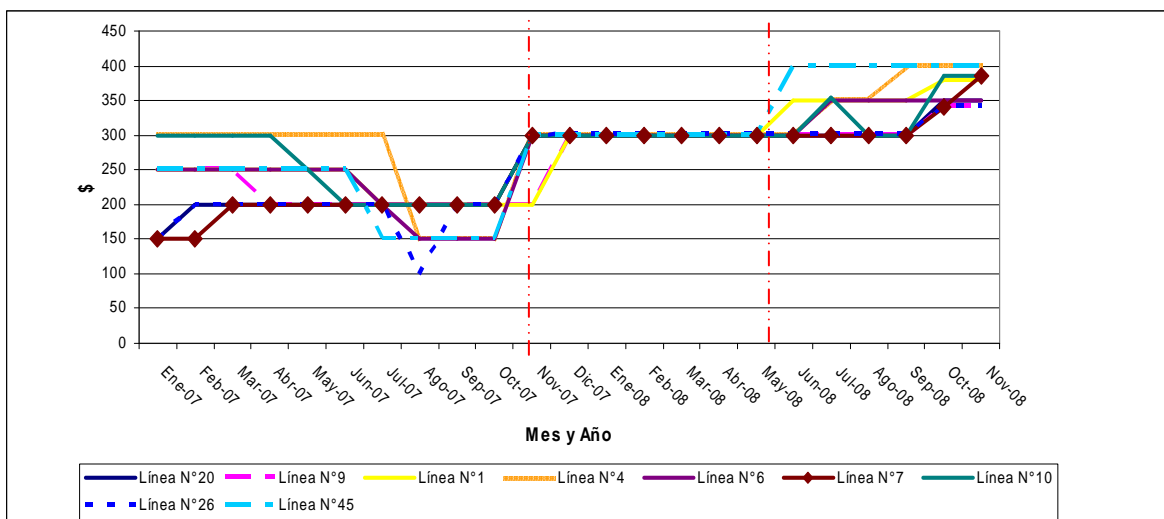
**Cuadragésimo:** Que, por su parte, la reunión realizada el día 27 de noviembre de 2007 a instancia de la SEREMITT en dependencias del Gobierno Regional de la Región de Los Lagos, que tuvo por objeto conseguir que se depusiera el paro de los días 26 y 27 del mismo mes, precisamente, acordando el alza coordinada del precio de los pasajes por parte de los empresarios de microbuses y taxis colectivos de Osorno, está acreditada, entre otros antecedentes, por el testimonio de don Claudio Rentao, a fojas 938, el de de doña Carolina Malpu, a fojas 940, el de don Felipe Nuñez a fojas 955, las declaraciones

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

de don Alfredo Haase de fojas 968 y las de los diversos representantes de las empresas requeridas contenidas en el Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE, como la que se cita más adelante en la consideración quincuagésima séptima. En el mismo sentido es relatado en las contestaciones de varias requeridas, como puede leerse por ejemplo, en el punto 8 de la de Sociedad de Transporte Blanco Azul Ltda., que rola a fojas 137 y siguientes;

**Cuadragésimo primero:** Que a mayor abundamiento, y tal como se ilustra en el siguiente Gráfico N° 1, en los meses previos a la firma del acuerdo puede observarse que las tarifas de las distintas líneas de microbuses mostraban niveles de dispersión consistentes con la existencia de competencia efectiva entre la mayoría de ellas, lo que cambió abruptamente en la época que siguió a la suscripción del acuerdo que se ha venido analizando. Con posterioridad a dicho acuerdo, las empresas requeridas mantuvieron tarifas idénticas entre los meses de diciembre de 2007 hasta junio de 2008, fecha está última que se corresponde con la época en la que se contestó el requerimiento por parte de la mayoría de las requeridas en autos;

**Gráfico N°1: Evolución de la Tarifa Diurna Mensual de Adulto en Microbuses, por Línea período 2007-2008.**



Fuente: elaboración del TDLC en base a información contenida en el CD que rola a fojas 1086, remitido por la Seremitt de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes, salvo para la línea 4 que se utilizó información de fojas 555, de la absolución de posiciones de fojas 950 y de la contestación de requerimiento de fojas 47 y siguientes. Para todos aquellos meses en que la información aportada por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Lagos no contenía tarifas se supuso que no hubo cambios con respecto al mes precedente más cercano. Para la Línea 4 entre los meses de junio y noviembre del año 2008 se registran dos valores 360 y 400 para efectos del gráfico se consideró el mayor valor.

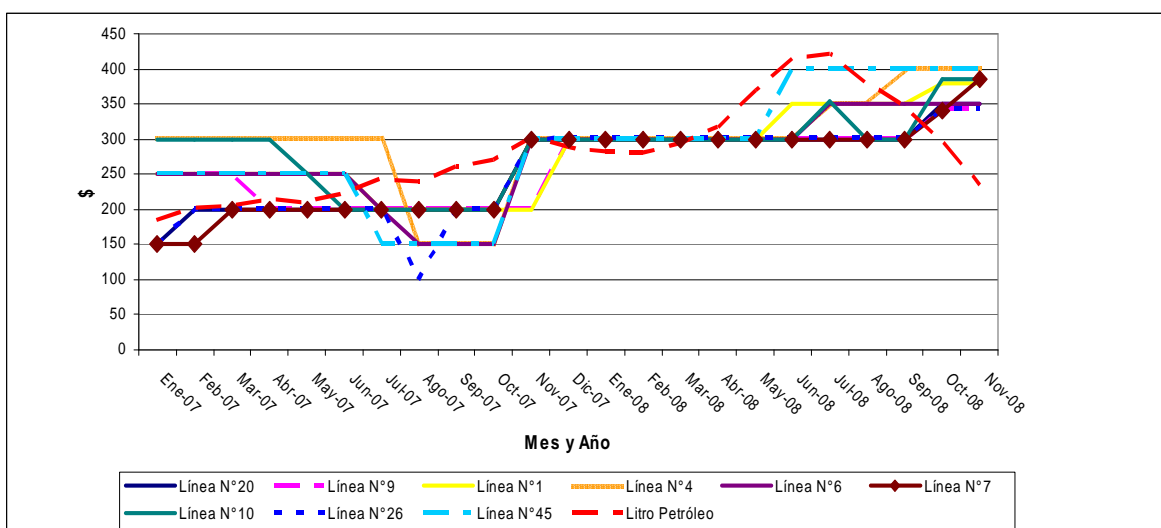
**Cuadragésimo segundo:** Que, en consecuencia, se encuentra acreditado en el proceso la existencia de un acuerdo de precios celebrado entre los representantes de las empresas de microbuses requeridas en autos, consistente en fijar sus tarifas, a partir de fines del mes de noviembre de 2007, en la suma de

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

300 pesos por pasaje y establecer una política de fijación coordinada de precios para el futuro;

**Cuadragésimo tercero:** Que, finalmente, en relación con el acuerdo de tarifas de los empresarios de microbuses de Osorno y respecto de las defensas referidas al alza del precio del petróleo que, como se verá más adelante, esgrimieron las requeridas Transportes Vía Azul y Transportes Centenario como justificación del incremento de tarifas, este Tribunal las desestimará puesto que, a su juicio, (i) no es posible concluir con convicción que existe una relación causal entre el cambio del precio del petróleo y las variaciones observadas en el nivel de las tarifas; y, (ii) no se puede concluir tampoco que la simultaneidad y total uniformidad resultante en las tarifas que se produjo, entre los días 27 y 29 de noviembre de 2007, se haya debido al alza del precio del petróleo y no al acuerdo suscrito entre las requeridas precisamente el día 27 de noviembre del mismo año. Al respecto, el gráfico N° 2, muestra las variaciones en las tarifas de las distintas líneas de microbuses requeridas y la evolución del precio del petróleo:

**Gráfico N° 2: Evolución de la Tarifa Mensual de Adu lto en Microbuses y del Precio del Petróleo por Litro, por Línea período 2007-2008.**



Fuente: elaboración del TDLC en base a información contenida en el CD que rola a fojas 1086, remitido por la Seremitt de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes -salvo para la línea 4 que se utilizó información de fojas 555, de la absolución de posiciones de fojas 950 y de la contestación de requerimiento de fojas 47 y siguientes-, y de información del precio del petróleo promedio mensual WTI (USD/barril) publicada por el Banco Central y convertida en pesos del mes correspondiente. Para todos aquellos meses en que la información aportada por la SEREMI de Los Lagos no contenía tarifas se supuso que no hubo cambios con respecto al mes precedente más cercano. Para la Línea 4 entre los meses de junio y noviembre del año 2008 se registran dos valores 360 y 400 para efectos del gráfico se consideró el mayor valor.

**Cuadragésimo cuarto:** Que en lo concerniente ahora a los demás acuerdos alcanzados por las partes y que están consignados en el instrumento suscrito ante notario con fecha 27 de noviembre de 2007, debe tenerse presente que éstos se refieren a las siguientes restricciones a la libre competencia: (i) la limitación de la oferta global de servicios de transporte de pasajeros en Osorno (acuerdo N° 1, sobre congelamiento del parque); (ii) el reparto de cuotas de

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

mercado entre los firmantes (acuerdo N° 2 sobre prohibición de “tráfico de buses interempresas”); y, (iii) la limitación de la posibilidad de competir por medio de la innovación empresarial y, por tanto, de la capacidad de incrementar la calidad de los servicios ofrecidos (acuerdos Nros. 3 y 4 sobre buen desempeño de las empresas y creación de nuevos servicios y variación de recorridos);

**Cuadragésimo quinto:** Que, en suma, el documento firmado ante notario de 27 de noviembre de 2007 y los elementos que la componen y que han sido descritos en las consideraciones anteriores, son propios de un acuerdo de cartelización con una vocación de estabilidad y duración prolongada en el tiempo, desde que representan un esfuerzo por mantener una relación cooperativa entre sus partícipes, que les permite a todos ellos suprimir la competencia, repartiéndose el mercado, pactando una tarifa por un término prolongado y creando un mecanismo apto para, eventualmente, fijar en el futuro nuevos precios. Todo ello asegurado mediante el establecimiento de un efectivo sistema de monitoreo del cumplimiento de lo acordado que pretende minimizar, además, los conflictos entre los cartelizados;

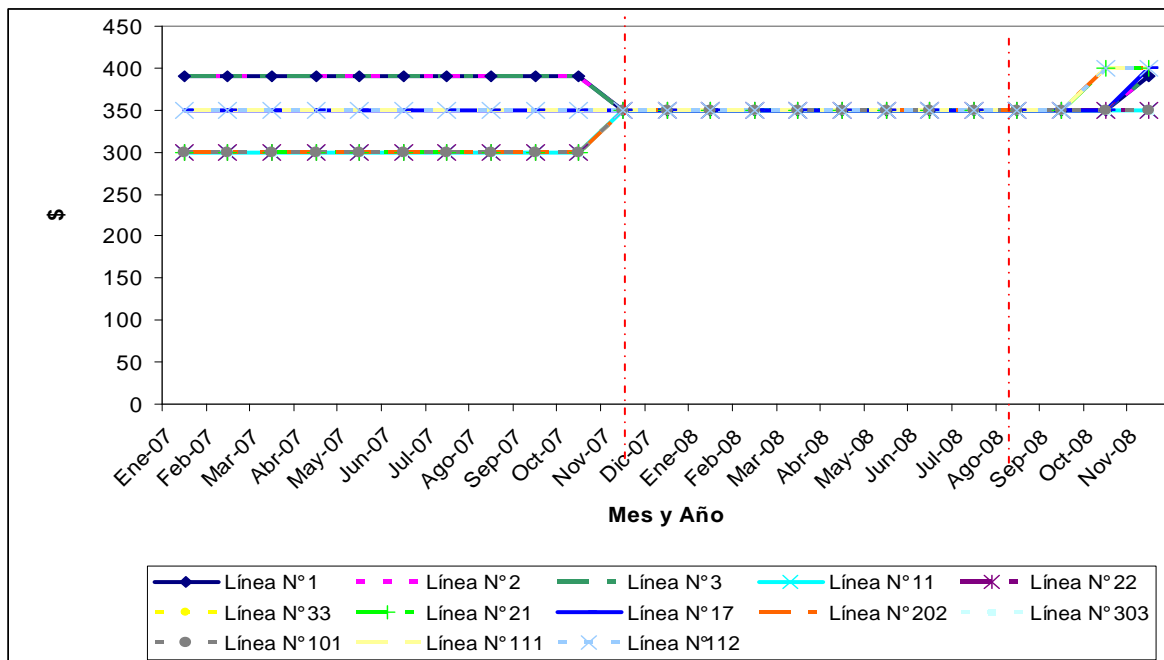
**Cuadragésimo sexto:** Que, en consecuencia, este Tribunal ha llegado a la convicción que las estipulaciones del acta de acuerdo referida, y el pacto sobre las tarifas, acreditado en el proceso, son contrarios a la libre competencia, por lo que serán sancionados en la forma que se establece en la parte dispositiva de esta sentencia;

**Cuadragésimo séptimo:** Que, ahora en lo concerniente a las empresas de taxis colectivos de la ciudad de Osorno requeridas, algunas de las cuales se autodenominan “sindicatos”, a continuación se analizarán si existen antecedentes en el proceso que permitan formarse la convicción de que fueron parte de un acuerdo de precios, tendiente a fijar coordinadamente las tarifas al público, como acusa la Fiscalía Nacional Económica;

**Cuadragésimo octavo:** Que, en primer término, y tal como puede observarse en el siguiente gráfico N° 3, las empresas de taxis colectivos, Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno, efectivamente fijaron tarifas idénticas, inmediatamente después de finalizado el paro del transporte público en la ciudad de Osorno y de suscrito el acuerdo ante notario por las empresas de microbuses, en el tantas veces referido documento de 27 de noviembre de 2007;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Gráfico N°3: Evolución de las Tarifa Diurna Mensual de Taxis Colectivos, por Línea período 2007-2008.**



Fuente: elaboración del TDLC en base a información contenida en el CD que rola a fojas 1086, remitido por la Seremitt de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes. Para todos aquellos meses en que la información aportada por la SEREMI de Los Lagos no contenía tarifas, se supuso que no hubo cambios con respecto al mes precedente más cercano.

**Cuadragésimo noveno:** Que, en efecto, las empresas de taxis requeridas comunicaron a la SEREMITT de los Lagos la adopción de la tarifa diurna de 350 pesos, nocturna de 400 pesos, domingos y festivos de 400 pesos y trasnoche de 500 pesos, en las fechas que a continuación se indican para cada caso, según el timbre de recepción de la oficina de partes de la mencionada repartición pública: Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., el día 4 de diciembre de 2007 (fojas 11 del cuaderno principal); Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno, el día 30 de noviembre de 2007 (fojas 12 del cuaderno principal); Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur”, el día 29 de noviembre de 2007 (fojas 13 del cuaderno principal); y, Sindicato de Trabajadores Independientes Taxistas Colectivos de Osorno, el día 29 de noviembre de 2007 (fojas 10 del cuaderno principal);

**Quincuagésimo:** Que en la consideración anterior se incluyen las 4 tarifas que son las fijadas en atención al horario de funcionamiento de estas empresas. Existen otras tarifas que están fijadas en consideración al destino de los viajes que realizan algunas de estas líneas las que, salvo en un caso, también fueron alzadas simultáneamente: (i) “Sodimac”, que es de 700 pesos para el Sindicato de Trabajadores Independientes Taxistas Colectivos de Osorno, la Sociedad de Transportes “Perla del Sur” S.A. y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno y de 800 pesos

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

para el Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” y (ii) “*Universidad y Valle del Cedrón*” que, al parecer, sólo es servida por Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno, con un precio de 1.000 pesos por pasaje;

**Quincuagésimo primero:** Que a fojas 161 y siguientes, en su contestación conjunta del requerimiento de autos, el Sindicato de Trabajadores Independientes de taxis colectivos “Perla del Sur” de Osorno y el Sindicato de Taxis Colectivos de Osorno, refiriéndose a alza de tarifas que motiva la acusación fiscal, afirman textualmente que “...*estos acuerdos son adoptados en forma pública, en reunión convocada por la máxima autoridad del transporte regional, con la finalidad de poner término a un paro de locomoción colectiva que afectaba a toda la ciudad de Osorno*”;

**Quincuagésimo segundo:** Que don Juan Carlos Oliva, directivo del Sindicato de Taxis Colectivos de Osorno, declaró en la prensa, como consta en el recorte de fojas 1 de autos –no objetado-, que “...*la tozudez de algunos y los intereses de otros generaron que se dilatará un acuerdo que podría haberse conseguido mucho antes sin tener que provocarse un paro*”. Evidentemente el referido directivo hace referencia a un acuerdo consistente en una común intención de los operadores de taxis colectivos de Osorno de alzar coordinadamente sus tarifas, pues ese era el motivo principal de la movilización a la que alude;

**Quincuagésimo tercero:** Que, por su parte, el recorte de prensa local de la ciudad de Osorno, que rola a fojas 89 del Cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria –no objetado- consigna textualmente que “[p]or su parte, el Sindicato de Taxis Colectivos de Osorno, que ayer se sumó a la movilización llevada a cabo por los microbuseros osorninos, también presentaba “diferencias” al interior de la organización. Ello, porque la línea 17, con recorrido a Rahue Alto, no estaba de acuerdo con aumentar el valor del pasaje de \$250 –en su caso- a 350 pesos. Situación que se logró subsanar durante las primeras horas de la tarde de ayer, estableciendo finalmente una tarifa única de 350 pesos para la jornada diurna”. Esta noticia informa que el Sindicatos de Taxis Colectivos de Osorno, más que haber estado en desacuerdo con pactar un alza coordinada de tarifas, mostraba divergencias con la entidad de dicha alza. También da cuenta de que finalmente fue partícipe de un acuerdo consistente en la fijación simultánea de tarifas;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Quincuagésimo cuarto:** Que en consecuencia es dable presumir que los sindicatos de taxis colectivos requeridos alzaron concertadamente sus precios desde que existen en autos antecedentes suficientes que prueban la participación activa de los mismos en: (i) el paro del transporte público en la ciudad de Osorno, que precisamente tenía como objetivo el alza de tarifas (testimonio de Alexis González, de fojas 915, declaración de fojas 28 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE); (ii) la reunión convocada por la Seremi de Transporte de Los Lagos en la sede del Gobierno Regional el día 27 de noviembre de 2007, que precedió a la firma del acuerdo que rola a fojas 1 del cuaderno de medida precautoria de autos (testimonio de Alexis González, de fojas 915 y declaración de fojas 28 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE), y otros que acreditan además, como se expuso, que en el lapso de 8 días contados desde la firma ante notario del documento de 27 de noviembre por parte de las empresas de microbuses, fijaron sus distintas tarifas en idéntico monto y así lo informaron a la autoridad;

**Quincuagésimo quinto:** Que confirma la presunción anterior la prueba directa constituida por los dichos de Doña Aurora del Carmen Benavides Silva, representante de las líneas de taxis colectivos 17 y 17-A en la absolución de posiciones cuya acta corre a fojas 925 y siguientes. La Sra. Benavides confesó que antes del paro de conductores hubo reuniones entre empresarios del transporte público de la ciudad de Osorno con el objetivo de acordar tarifas. Posteriormente reconoce que en la reunión del 27 de noviembre de 2007, celebrada en la sede del Gobierno Regional, tanto los empresarios de microbuses como los de taxis colectivos acordaron firmar notarialmente un alza de tarifas, aunque éstos últimos no llegaron a hacerlo. Este hecho fue confirmado por los dichos de don Alfredo Haase Rosas, representante de la requerida Transportes Frankol, en su absolución de posiciones de fojas 968 y siguientes;

**Quincuagésimo sexto:** Que existen otros antecedentes concordantes con lo expuesto en la consideración anterior, como las declaraciones que corren a fojas 1 y siguientes, 28 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE. Asimismo, a fojas 8 del cuaderno principal corren recortes de prensa local de la ciudad de Osorno que consignan la noticia de que la línea 17, en un principio, no estuvo de acuerdo con alzar las tarifas, “situación que se logró subsanar durante las primeras horas de la tarde de ayer, estableciendo finalmente una tarifa única de 350 pesos para la jornada diurna”. Incluso, la noticia da cuenta de las declaraciones prestadas a la prensa por don Juan Carlos Oliva, Presidente del Sindicato de taxis colectivos de Osorno, empresa que, requerida en autos, no

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

las controvirtió y que se reproducen textualmente: *“[é]ste fue un convenio de todos los actores del transporte de pasajeros de Osorno. Lo más importante es que se logró levantar el paro que afectó por dos días a miles de osorninos y aunar criterios en torno al tema. Por ello estamos conforme con la solución planteada y esperamos que signifiquen la unión de los gremios”*;

**Quincuagésimo séptimo:** Que, adicionalmente, a fojas 28 y siguientes del Cuaderno de Documentos reservados de la FNE, corre la declaración del representante de una de las empresas de taxis colectivos requeridas en autos, quien dice textualmente que *“[n]osotros tuvimos una reunión con la Seremitt, tanto los empresarios de buses, como las empresas y sindicatos de colectivos, y allí se llegó al acuerdo, para unificar las tarifas diurnas en \$350”*. Por su parte, el representante de una línea de microbuses requerida en autos, declaró, como consta a fojas 41 del cuaderno citado que *“[e]l segundo día de paro, se reunieron todos los representantes legales, tanto de microbuses y taxi colectivos (sic), además de la directiva del sindicato de conductores. Se firmó un acta ante notario, y verbalmente acordamos subir la tarifa a los valores actualmente vigentes...”*. Finalmente, cabe consignar que una de las empresas de microbuses requeridas - Transportes Línea Nueve- en su contestación del requerimiento que rola a fojas 88 y siguientes, refiriéndose a los acuerdos que motivan la acusación expuso que *“...de esta forma se incluyen en estos acuerdos a los taxis colectivos”*

**Quincuagésimo octavo:** Que, cabe tener presente además que es consistente con la existencia de un acuerdo entre las empresas de taxis colectivos de Osorno para fijar tarifas, el hecho de que la desviación estándar de las tarifas diurnas de los Taxis Colectivos disminuyó hasta llegar a cero en el mes de Noviembre de 2007, tal como lo muestra la Tabla N° 3;

**Tabla N°3: Desviación Estándar de las Tarifas Diurnas de las Líneas de Taxis Colectivos de Osorno, período entre enero 2007 y Diciembre 2008.**

Período	Desviación Estándar
Ene 07-Oct 07	39
Nov 07- Sept 08	0
Oct. 08 - Dic. 08	24

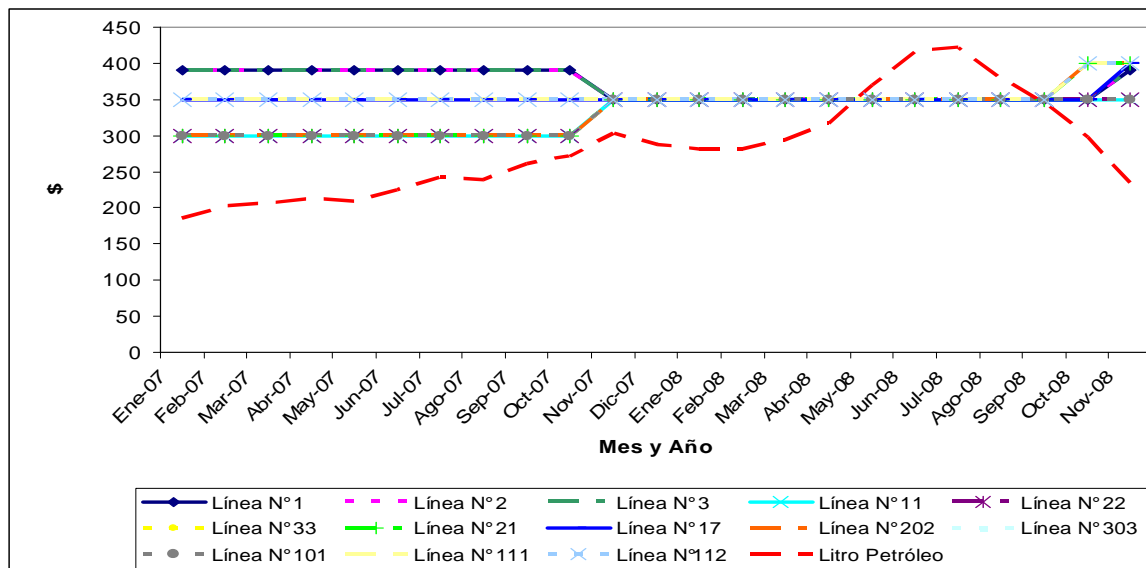
Fuente: elaboración del TDLC en base a información contenida en el CD que rola a fojas 1086, remitido por la Seremitt de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes

**Quincuagésimo noveno:** Que, a mayor abundamiento y tal como se analizó respecto de los microbuses en las consideración cuadragésimo tercera, no es posible concluir con convicción que existe causalidad entre el cambio del precio del petróleo y las variaciones de las tarifas de las líneas de taxis colectivos y que la simultaneidad y uniformidad de las tarifas que se produjo,

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

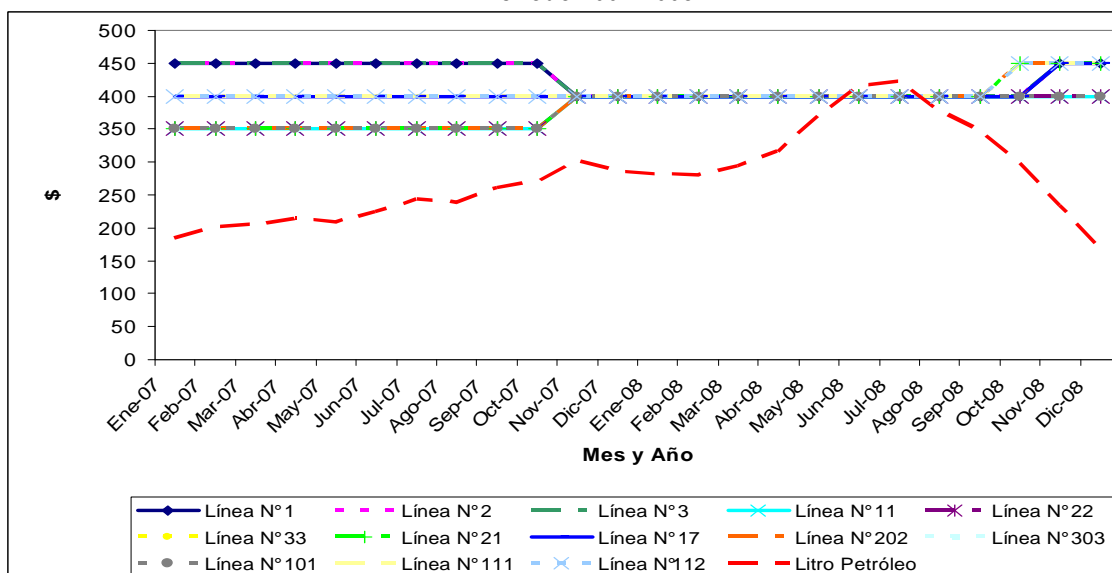
entre los días 27 y 29 de noviembre de 2007, se haya debido al alza del precio del petróleo y no al acuerdo suscrito entre las requeridas el día 27 de noviembre del mismo año. Al respecto, los gráficos N° 4 y N° 5, muestran las variaciones en las tarifas diurnas y nocturnas de las distintas líneas de colectivos de Osorno requeridas y la evolución del precio del petróleo:

**Gráfico N° 4: Evolución de las Tarifas Diurnas Mensuales de los Colectivos de Osorno y del Precio del Petróleo por Litro<sup>1</sup>, por Línea**  
**Período 2007-2008**



Fuente: elaboración del TDLC en base a información contenida en el CD que rola a fojas 1086, remitido por la Seremitt de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes y a información del precio del petróleo promedio mensual WTI (USD/barril) publicada por el Banco Central y convertida en pesos del mes correspondiente. Para todos aquellos meses en que la información aportada por la SEREMI de Los Lagos no contenía tarifas, se supuso que no hubo cambios con respecto al mes precedente más cercano.

**Gráfico N° 5: Evolución de las Tarifas Nocturnas Mensuales de los Colectivos de Osorno y del Precio del Petróleo por Litro, por Línea**  
**Período 2007-2008**



Fuente: elaboración del TDLC en base a información contenida en el CD que rola a fojas 1086, remitido por la Seremitt de los Lagos mediante oficio de fojas 1087 y siguientes y a información del precio del petróleo promedio mensual WTI (USD/barril) publicada por el Banco Central y convertida en pesos del mes correspondiente. Para todos aquellos meses en que la información aportada por la SEREMI de Los Lagos no contenía tarifas, se supuso que no hubo cambios con respecto al mes precedente más cercano.

<sup>1</sup> Se considera que un barril de petróleo equivalen a 159 litros.

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Sexagésimo:** Que en conclusión, los antecedentes consignados en las consideraciones anteriores, apreciados en conjunto y conforme a las normas de la sana crítica, permiten a este Tribunal formarse la convicción de que las líneas de taxis colectivos Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno, Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno, participaron de una práctica concertada en torno a un objeto común, cual fue alzar coordinadamente las tarifas a los usuarios del transporte público colectivo de pasajeros de la ciudad de Osorno, en los términos definidos en la consideración vigésimo segunda;

**Sexagésimo primero:** Que, por otra parte, no existe duda alguna de que el acuerdo de coordinación entre los empresarios de microbuses urbanos de Osorno -recaídos sobre diversas variables de competencia- y el de los empresarios de taxis colectivos en materia de tarifas, que se han venido analizando, confirieron poder de mercado a sus partícipes, desde que fueron realizados por prácticamente la totalidad de los oferentes del mercado relevante definido por este Tribunal pues hay constancia en autos de la existencia de una empresa de taxis colectivos en Osorno, que no fue requerida: Transportes Lomas de Bellavista S.A. Todo ello acreditado por diversos antecedentes del proceso, como los que corren a fojas 554, 555 y 558 y siguientes, las declaraciones de fojas 915 y el CD Rom acompañado por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Los Lagos a fojas 1087. Por lo tanto este Tribunal concluye que este acuerdo tuvo la aptitud objetiva para afectar negativamente la libre competencia en el mercado relevante respectivo, limitando la oferta, alzando los precios y evitando el dinamismo competitivo entre los agentes del mercado, por lo que infringe lo dispuesto en el artículo 3º, letra a, del Decreto Ley N° 211;

**Sexagésimo segundo:** Que corresponde ahora analizar las defensas de los requeridos, tratando en conjunto aquellas que sean comunes a todos ellos y, en cuanto proceda, haciéndose cargo de las otras consideraciones adicionales que hayan hecho valer los acusados;

**Sexagésimo tercero:** Que, en primer término Transportes Vía Azul expresa que no es efectivo que el acuerdo fije una tarifa ya que en ninguna parte del mismo se menciona ese hecho. Agrega que dentro del sistema de libertad tarifaria existente ha tenido una política independiente del resto de las empresas

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

de transporte de Osorno. Explica que el 11 de mayo de 2006 decidió alzar la tarifa diurna a \$ 300 y la de domingos y festivos a \$ 350 a partir del 27 de mayo de 2006 y que el 27 de noviembre de 2007 decidió restablecer las tarifas existentes hasta antes del 27 de mayo de 2006, estableciendo como tarifa única \$ 300 luego de haberlas rebajado a un precio inferior a ese (sin informar a la Secretaría Regional Ministerial, de acuerdo a lo confesado en la diligencia de fojas 950). Ello porque el Sindicato Interempresas de Transporte de Pasajeros de Osorno conformado por los conductores de las máquinas exigió mejores condiciones económicas, y como sus remuneraciones las obtienen a través de porcentajes de cada boleto vendido, fue necesario volver a la tarifa de \$ 300. Añade que al haber sido, dicho acuerdo, sancionado por la SEREMITT adquirió plena legalidad y como tal no ha podido infringir la letra a) del artículo 3 del Decreto Ley 211.

**Sexagésimo cuarto:** Que a juicio de este Tribunal, ninguno de los descargos reseñados precedentemente son suficientes para justificar la suscripción de los diversos acuerdos limitativos de la competencia que han sido analizados en el presente fallo y que se encuentra acreditados. En efecto, se encuentra acreditada por los antecedentes consignados en los razonamientos trigésimo séptimo a cuadragésimo tercero la existencia de un acuerdo de tarifas entre los requeridos aún cuando el precio de 300 pesos del pasaje no haya sido consignado en el documento firmado ante notario de 27 de noviembre de 2007. Aun más, en la propia contestación del requerimiento de Transportes Vía Azul, ésta deja constancia expresamente que su intención al pactar un precio y establecer un sistema para seguir fijándolo en el futuro era la de “evitar una guerra de tarifas”, esto es, impedir la competencia vía precios a través de acuerdos de coordinación. Adicionalmente la circunstancia de que dichos acuerdos puedan haber sido aceptados por la SEREMITT no significa que dejen de ser antijurídicos. La juridicidad o antijuricidad de un hecho, acto o convención desde la perspectiva de la libre competencia, no depende de que cuente o no con la aprobación o el aval de una autoridad pública, sino que emana directamente de la ley y no encuentra otra excepción que la consignada en el artículo 4º del decreto Ley N° 211, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 32º del mismo. Por último en lo referente a la Defensa de esta parte consistente en relacionar el alza de tarifas con el alza del petróleo, este Tribunal se remite a lo razonado en la consideración cuadragésimo tercera;

**Sexagésimo quinto:** Que, a continuación, Transportes Centenario argumenta en su defensa similares consideraciones que Transportes Vía Azul, por lo que este Tribunal hace extensivo los razonamientos contenidos en su

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

consideración anterior. La única alegación diferente dice relación con que, fijó su tarifa en \$ 300 el 15 de noviembre de 2007, es decir, once días antes de la fecha del documento firmado ante notario de 27 de noviembre de 2007, por lo que queda de manifiesto que dicha decisión fue adoptada en forma individual. No obstante no existe en autos ningún antecedente en abono de esa afirmación, por el contrario obran en autos copias no objetadas de un documento que da cuenta de que la Sociedad de Transportes Centenario Ltda., ingresó la carta por medio de la que Informó a la SEREMITT de la adopción de la tarifa de 300 pesos el día el 28 de noviembre de 2007—así lo consigna el timbre de recepción de la oficina de partes de esa repartición pública-, aún cuando está fechada el 15 de noviembre, y que en ella expresamente comunicó a la autoridad su intención de que dicha tarifa entraría en vigor el día 3 de diciembre de ese año (fojas 13, cuaderno de medidas precautorias y 14 y 53 del principal). Por lo demás, esta requerida concurrió a los otros acuerdos anticompetitivos objeto del requerimiento. Por todo lo anterior sus defensas no pueden ser estimadas;

**Sexagésimo sexto:** Que, a su turno, las defensas de Transportes Las Golondrinas y Transportes Camino Real son similares a las expuestas por Transportes Vía Azul y Transportes Centenario, por lo que este Tribunal se remite a lo expuesto en las consideraciones sexagésimo cuarta a sexagésimo quinta para rechazarlas;

**Sexagésimo séptimo:** Que, en seguida, Transportes Línea Nueve expone que este acuerdo fue suscrito luego de un paro de la locomoción colectiva de la ciudad de Osorno convocado por el Sindicato de choferes de la misma. Señala que en los días previos al paro se mostró bastante agresividad por parte de los dirigentes de dicho Sindicato, a tal punto que muchos de los empresarios de transporte fueron abiertamente amenazados. En estas circunstancias, la SEREMITT solicitó a los empresarios se pusieran de acuerdo en fijar una tarifa común. Así, ante esta intervención y la falta de apoyo de las autoridades de la ciudad en orden a mantener el orden público y proteger tanto a las personas como a los bienes se tomó la decisión, por la mayoría, de fijar una tarifa común. Hace presente que, en su momento, se negó a dicho acuerdo por ser ilegal; por esta razón suscribió el acuerdo bajo el vicio de fuerza, el que por lo demás ha continuado en el tiempo.

**Sexagésimo octavo:** Que a juicio de este Tribunal no está acreditado en el expediente de que el representante de Transportes Línea Nueve se haya opuesto a los acuerdos que motivan el requerimiento por lo que no se aceptará

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

dicha excepción. Por el contrario, existen indicios en autos que permiten presumir que esta empresa no se opuso a la suscripción de un acuerdo para fijar tarifas, si no que más bien tuvo algunas disidencias con ciertos competidores respecto, únicamente, del monto del alza de los pasajes. Algunos de los antecedentes que abonan este aserto rolan a fojas 7 y 8 del cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria, 620 y siguientes del cuaderno principal y 16 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados FNE;

**Sexagésimo noveno:** Que, en efecto corren a fojas 7 y 8 del cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria recortes de prensa local de la ciudad de Osorno, en los que se consigna, en relación con los acuerdos que motivan este proceso, textualmente que *“...en una cita organizada por la seremi de Transportes de la Región de los Lagos, Ángela Villarroel, los transportistas debatieron acaloradamente por más de una hora en las dependencias del Gobierno Regional..., exponiendo sus puntos de vista respecto al tema tarifario, punto que concitaba la mayor relevancia en la movilización.”* Y continúa: *“[p]ero el acuerdo no fue fácil, principalmente, por la diferencia de opiniones entre los representantes de las líneas 7, 9, 20 y 26, que hasta el final intentaron hacer valer la idea de subir sólo a 250 el pasaje de microbuses, manteniendo una diferencia de 100 pesos con los colectivos”*. La noticia consigna declaraciones en el mismo sentido de representantes no identificados de las empresas en cuestión que, incluso, lamentaron que al momento de celebrarse la reunión en la sede del Gobierno Regional el día 27 de noviembre de 2007 los representantes de microbuses *“aún”* presentaran posiciones *“dispares”* toda vez que *“la idea era reunirnos para afinar los detalles pero con decisiones ya tomadas”*;

**Septuagésimo:** Que por su parte a fojas 18 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE, un representante de la Sociedad Transportes Línea Nueve S.A. expone que *“[e]l día viernes previo al paro, nos habíamos juntado todos los actores, pero no se llegó a un acuerdo, y luego de esa reunión nos juntamos las líneas 20-26-7 y 9 y (sic) hicimos un acuerdo de subir a \$250 en el sector de Francke y Ovejería, lo cual fue informado vía fax ese día a la Seremitt. Esta era la tarifa que más nos convenía. El aumento de un 50% en la tarifa era mucho, porque se nota mucho en el usuario, pero no tanto en el empresario, dado que un porcentaje lo recibe el chofer”*;

**Septuagésimo primero:** Que, de cualquier modo, este Tribunal no puede aceptar la alegación de esta parte en orden a que no realizó la conducta antijurídica que se le reprocha con pleno conocimiento de lo que hacía y por

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

propia voluntad, toda vez que era factible haber actuado de una forma distinta a como lo hizo, esto es, conforme a derecho. En efecto, los directivos de esta empresa pudieron acudir a las policías, a la autoridad administrativa o al Ministerio Público para denunciar cualquier acción ilegítima o ilegal que hubiesen sufrido por parte de terceros y solicitar la protección que, de acuerdo con la ley, les correspondería. Sin perjuicio de que existen antecedentes en autos de que existió algún grado de presión cuya magnitud no ha sido acreditada suficientemente –los que serán tenidos en cuenta por este Tribunal al momento de graduar la responsabilidad de las requeridas-, considerando la atención pública y de los medios de comunicación que suscitó el paro del transporte público de Osorno y las demandas por mayores tarifas de los sindicatos de choferes, no resulta verosímil para estos sentenciadores que alguien haya podido ser víctima de un presunto delito de amenazas para firmar un documento ante notario y que de eso no haya quedado ningún registro ni se haya hecho denuncia alguna. Lo anterior, sin perjuicio de lo que pudiere establecer y juzgar la autoridad jurisdiccional competente al respecto;

**Septuagésimo segundo:** Que consta en el expediente que en vez de sujetarse a la ley, el representante de Transportes Línea Nueve, don Pedro Nuñez, concurrió junto a sus competidores a una reunión organizada por la autoridad, en dependencias del Gobierno Regional y luego firmó en una notaria una serie de acuerdos anticompetitivos que buscaban asegurarle una cuota del mercado y establecer un mecanismo para fijar coordinadamente con su competencia los precios en un nivel distinto al que correspondería a un equilibrio competitivo, pactos todos que, razonablemente, le serían lucrativos o provechosos desde el punto de vista económico. En cuanto a la participación de la SEREMITT en la gestación del acuerdo, se analizará más adelante;

**Septuagésimo tercero:** Que, las declaraciones de don Jaime Galindo Cortez, quien a fojas 942 y siguientes dice haber presenciado al presidente del Sindicato de Choferes de Microbuses, Sr. Gabriel Bracho, amenazar al representante de Transportes Línea Nueve, don Pedro Nuñez para que firmara los acuerdos que motivan el requerimiento de autos, no son suficientes para alterar la convicción de este Tribunal, pues de haber ocurrido los hechos que describe este testigo, lo correcto habría sido denunciarlos a la autoridad, aún cuando eso se hiciese después de firmado el acuerdo del 27 de noviembre y, aún mas importante, esta explicación no es coherente, toda vez que, de acuerdo a diversos antecedentes del proceso, el interés de los conductores representados por el Sr. Bracho era provocar un alza puntual de tarifas para mejorar los ingresos de los

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

choferes, y lo que finalmente se firmó es un acuerdo muy completo de cartelización que limita variadas dimensiones de competencia de sus suscriptores y no se limita a un alza específica de tarifas. Lo anterior, sin perjuicio de lo que se dirá mas adelante respecto de la responsabilidad de los requeridos;

**Septuagésimo cuarto:** Que, por último, cabe tener presente que con posterioridad a la suscripción de los acuerdos del día 27 de noviembre de 2007, todas las requeridas mantuvieron en el tiempo las tarifas idénticas y no hicieron nada por desconocer lo pactado y, tanto en el caso de los empresarios de microbuses como los de taxis colectivos, sus ingresos se vieron fuertemente incrementados. En ese sentido, en el expediente constan varias declaraciones de los representantes de las distintas empresas requeridas. Así, por ejemplo, en el Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE, rola a fojas 12 y siguientes la declaración de un representante de una empresa de microbuses requerida, quien, preguntado acerca de la variación de sus ingresos desde el alza de tarifas tratada en autos, expone textualmente que *"[m]is ingresos han aumentado entre un 40% y un 50%..."* y otro, representante de una empresa de taxis colectivos, ante una pregunta similar expresa que *"...ahora recibo entre un 40% y un 50% más que antes..."*(fojas 32 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE);

**Septuagésimo quinto:** Que, por su parte, Transportes Frankol contestó el requerimiento en términos similares a los expuestos por Transportes Línea Nueve, reseñado precedentemente. Agrega, sin embargo, que el vicio de fuerza que lo habría llevado a celebrar el acuerdo impugnado por la FNE quedaría de manifiesto por el hecho que el día 26 de noviembre de 2007 en horas de la mañana un grupo de choferes que adherían al paro, detuvo a un bus de la empresa, hizo bajar a los pasajeros y se llevaron al chofer y el bus a un sitio eriazo. Ese mismo día un grupo de personas llegó en horas de la tarde al Terminal de la línea, en la Población Kobe, con el propósito de quemar el Terminal y los Buses que se encontraban en su interior. Aun más, el Presidente del Sindicato que convocó al paro habría acusado públicamente al representante de Transportes Frankol, don Alfredo Haase, de ser el responsable del paro de la locomoción colectiva, el que, además, habría sido objeto de amenazas en cuanto a que le quemarían su casa y buses, materializándose solo un atentado en contra de su camioneta la que habría sido rociada con ácido. Lo anterior estaría acreditado con los documentos de fojas y las declaraciones de los testigos Daniel Orellana y Carolina Malpu, a fojas 932 y siguientes y 940 y siguientes, respectivamente;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Septuagésimo sexto:** Que en primer término son completamente reproducibles aquí los razonamientos realizados en la consideración septuagésimo primera respecto de las defensas de Transportes Línea Nueve referidas a la falta de voluntariedad de su actuar antijurídico, aunque sin duda su responsabilidad se puede ver atenuada, toda vez que, al igual que en ese caso, los directivos de Transportes Frankol también pudieron seguir una conducta distinta a la infracción de la ley de defensa de la competencia, sobre todo si se considera que, como consta en autos a fojas 604, 931, 934 y 935 la mayoría de las presiones que habría sufrido el representante de Transportes Frankol –al igual que en el caso del de Transportes Línea Nueve-, no estaban dirigidas a obligarle a suscribir acuerdos anticompetitivos, si no que, más bien, estaban encaminadas a que la empresa no prestara servicios de transporte los días 26 y 27 de noviembre de 2007, fechas en las que se produjo el paro de las empresas de microbuses y taxis colectivos de Osorno;

**Septuagésimo séptimo:** Que además, aún cuando efectivamente el representante de esta empresa haya podido sufrir presiones de los conductores de microbuses liderados por el Sr. Bracho dirigidas a que coordinara un alza de tarifas con sus competidores, ello no explica ni justifica la firma ante notario de un completo acuerdo de cartelización referido a otras dimensiones de competencia. Esto queda meridianamente claro de las declaraciones de un representante de ésta empresa citadas más adelante en la consideración octogésima;

**Septuagésimo octavo:** Que, sin perjuicio de lo anterior, constan en autos las declaraciones del testigo Daniel Orellana, quien sostuvo, a fojas 932, que se enteró de que don Alfredo Haase, representante de Transportes Frankol, fue amenazado por desconocidos para firmar “*los acuerdos que habían fijado con la Seremi*” sin dar mayor razón de su dichos. También consta el testimonio de doña Carolina Malpu, quien a fojas 940 y siguientes, sostuvo que presenció al Sr. Haase diciendo al presidente del sindicato de choferes, Sr. Bracho, que firmaría el acuerdo debido a sus presiones, lo que concuerda con lo declarado por el mismo Sr. Haase en su absolución de posiciones de fojas 968 y siguientes,

**Septuagésimo noveno:** Que, sin embargo, y al igual que en el caso de Transportes Línea Nueve, existen indicios a fojas 7 y 8 del cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria, 2 y 620 del cuaderno principal y en el Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE que permiten presumir que Transportes Frankol no se opuso a la suscripción de los distintos acuerdos que constan en el documento de 27 de noviembre de 2007, si no que más bien mantuvo

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

discrepancias con algunos competidores respecto, únicamente, del monto del alza de los pasajes;

**Octogésimo:** Que, en efecto, a fojas 34 del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE un representante de esta empresa declaró estar *“de acuerdo con no permitir el ingreso de más máquinas al mercado, porque estamos con un número suficiente. El parque de máquina (sic) hay que regularlo. En general estoy de acuerdo con el acta firmada por los representantes de todas las líneas, sólo difiero del acuerdo verbal de tarifa.”*;

**Octogésimo primero:** Que además, a fojas 950, don Arturo Arriagada, Presidente de la Asociación Gremial del Consejo de Transporte Mayor de Pasajeros de Osorno y representante de Transporte Vía Azul Limitada (línea 4), absolviendo posiciones, negó haber llamado a paro y presionado a ningún empresario para firmar los acuerdos que motivan este proceso. Además acusó al Sr. Alfredo Haase de ser el diseñador, junto a don Jaime Alvarado, de los acuerdos firmados el 27 de noviembre de 2007, ya que *“ellos ya tenían ese acuerdo establecido en su sector de las líneas 7, 20 y 26 (sic) y se tomó como modelo”* y que *“en la reunión que sostuvieron las nueve empresas, reitero se tomó como modelo el acuerdo interno que tienen ellos, lo dijeron en la reunión donde estábamos las nueve empresas”*;

**Octogésimo segundo:** Que, entonces, hay diversas versiones acerca de si la participación de Sr. Alfredo Haase en los hechos de autos, desde aquella que lo retrata como una víctima, forzada a firmar los acuerdos, hasta la que lo designa como el diseñador de los mismos;

**Octogésimo tercero:** Que, adicionalmente no es coherente alegar que se firmó los acuerdos del 27 de noviembre bajo amenazas de los conductores de microbuses, toda vez que, de acuerdo a diversos antecedentes del proceso, el interés de aquellos era provocar un alza puntual de tarifas para mejorar los ingresos de los choferes, y lo que finalmente se firmó es un acuerdo de formación de un cartel, con implicancias, como se dijo, mucho más amplias que un alza específica de tarifas;

**Octogésimo cuarto:** Que todos estos antecedentes, apreciados conforme las normas de la sana crítica, llevan a este Tribunal a formarse convicción de que el representante de Transportes Frankol concurrió a los

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

acuerdos firmado el 27 de noviembre de 2007 en forma voluntaria, sin perjuicio de lo que se dirá más adelante respecto de su responsabilidad;

**Octogésimo quinto:** Que, por su parte, tanto la contestación de Administradora Francke como la de Transportes Veinte Blanco Azul, no agregaron nuevos elementos de descargo, distintos de los esgrimidos por los otros requeridos. También en el caso de estos dos requeridos no existen pruebas de que se hayan resistido o hayan sido obligados de manera alguna a firmar el “Acta de acuerdo de los Representantes Legales del Transporte de Pasajeros Urbanos de Osorno”. También a su respecto existen indicios a fojas 7 y 8 del cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria y 2 y 620 del cuaderno principal, que permiten presumir que ninguna de las dos empresas se opuso a acordar tarifas, si bien junto a las líneas 7 y 9 preferían que el monto de las alzas de los pasajes fuese de una entidad distinta a la que finalmente prevaleció;

**Octogésimo sexto:** Que lo anterior se ve corroborado por otros antecedentes tales como, las declaraciones prestadas ante la Fiscalía Nacional Económica por representantes de las distintas empresas requeridas, a fojas 8 y siguientes y 16 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados FNE. Así, por ejemplo, a fojas 9 de dicho cuaderno el representante legal de una de estas empresas declaró textualmente que *[e]stábamos de acuerdo con subir la tarifa, la cantidad había que conversarla. Nosotros siempre quisimos trabajar con una tarifa más baja de lo que quedó;*

**Octogésimo séptimo:** Que, en lo referente a las defensas de las empresas de taxis colectivos, primeramente, Transportes Perla del Sur argumenta que el acuerdo impugnado por la FNE involucra a los microbuseros pero no a los colectiveros, agregando que la mayoría de los dirigentes de taxis colectivos desconocían el acuerdo y sólo tuvieron conocimiento del mismo, semanas después de su celebración. A continuación, indican que el alza de tarifas de los colectiveros fue propuesta por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes de la Décima Región, dado que dicha alza era la única forma de llevar a la práctica el alza de las tarifas de los microbuseros. A juicio de esta parte, la gran responsable de lo sucedido fue la propia Secretaría Regional Ministerial cuya actuación califica de calamitosa. Señala que, respecto de las características del mercado, el mayor problema para el gremio de microbuseros es el mal diseño de las mallas de recorrido, lo que provoca la superposición de mallas, que hace que los recorridos más cortos y con menor costo por vuelta, puedan sostener tarifas menores. Ello

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

sumado a lo que dicha empresa denomina “rigidez de las tarifas” y al aumento de los costos, ha provocado la presión de aumentar las tarifas por quienes no son capaces de traspasar estos costos al público, y fue la razón que habría llevado a algunos microbuseros a concertarse para alzar las tarifas;

**Octogésimo octavo:** Que para refutar cada una de las alegaciones de Transportes Perla del Sur, este Tribunal se remite a sus razonamientos consignados en las consideraciones cuadragésimo séptima a sexagésimo primera y sexagésimo cuarta;

**Octogésimo noveno:** Que los descargos del Sindicato Perla del Sur y el Sindicato Taxis Colectivos de Osorno no añaden argumentos novedosos a los expuestos por Transportes Perla del Sur y, el Sindicato Líneas 17, 17-A y 18 de Osorno, no contestó el requerimiento de autos, aún cuando se hizo parte en el proceso, por lo que debe entenderse que se limitó a negar las acusaciones de la Fiscalía Nacional Económica. Lo anterior también se aplica respecto de Transportes Central Ltda. que, como se dijo en la parte expositiva de la sentencia, no contestó el requerimiento de autos ni realizó ninguna otra actuación en el proceso. Que, entonces, para los efectos de hacerse cargo de las defensas de estas requeridas, este Tribunal también se remite a sus razonamientos consignados en los considerandos consideraciones cuadragésimo séptima a sexagésimo primera y sexagésimo cuarta;

**Nonagésimo:** Que ahora cabe hacer mención a la participación en los hechos que motivaron el requerimiento de autos de la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de los Lagos, doña Ángela Villarroel;

**Nonagésimo primero:** Que atendido lo expuesto por la Sociedad de Transporte Blanco Azul Ltda., en el punto 8 de su contestación que rola a fojas 137 y siguientes, y analizados los diversos antecedentes que obran a fojas 938 (testimonio de don Claudio Rentao), 940 (testimonio de doña Carolina Malpu), 955 (testimonio de don Felipe Nuñez), 968 (absolución de posiciones de don Alfredo Haase), declaraciones del representante de una de las empresas requeridas de fojas 12 y siguientes del Cuaderno de Documentos Reservados de la FNE y recortes de prensa que corren a fojas 7 y 8 del cuaderno de Medida Prejudicial Precautoria, este Tribunal tiene por acreditado que la autoridad en cuestión realizó, los días 26 y 27 de noviembre de 2007, diversos llamados y gestiones tendientes a promover un acuerdo entre los transportistas de pasajeros de la

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

ciudad de Osorno, lo que incluyó invitarlos a todos ellos a una reunión que se realizó el día 27 de noviembre en oficinas del Gobierno Regional, donde los instó a alcanzar un acuerdo. Teniendo en cuenta que el paro en cuestión tenía por objeto que sus participantes alzasen las tarifas, un acuerdo que permitiese razonablemente desarticular la movilización, forzosamente implicaba que competidores alcanzaran un concierto tarifario, cuestión de la que la Sra. Secretaria Regional Ministerial estaba plenamente consciente;

**Nonagésimo segundo:** Que atendido lo anterior, y sin perjuicio de que lo hiciera teniendo en vista la necesidad de que se restableciera el orden público y los servicios de transporte colectivo de la ciudad prestados por las requeridas en autos, o que haya abandonado la sala de reuniones en la que se discutió y pactó una tarifa específica, es evidente que la Secretaria Regional Ministerial, Señora Ángela Villarroel, realizó acciones que promovieron o al menos propiciaron que se produjese una colusión entre agentes que operan como oferentes en el mercado de servicios de transporte público de pasajeros en la ciudad de Osorno y, siendo la personera de gobierno directamente relacionada con el Transporte público, puede presumirse que su actuación tuvo especial importancia e incidencia en que el acuerdo finalmente se adoptara. Sin embargo, dado que no fue requerida por la Fiscalía Nacional Económica, este Tribunal se abstendrá de aplicarle una sanción;

**Nonagésimo tercero:** Que en atención a lo razonado precedentemente y actuando en uso de las facultad preventiva que entrega a este Tribunal el artículo 3º, inciso primero del Decreto Ley N° 211, se recomendará al Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, para que ponga en conocimiento de los Secretarios Regionales Ministeriales de su cartera la presente sentencia, a fin de que, en lo sucesivo, se abstengan de realizar cualquier práctica que pueda facilitar acuerdos contrarios a la libre competencia entre los agentes económicos que participan en las distintas industrias y mercados de su sector;

**Nonagésimo cuarto:** Que entonces, y ya a modo de conclusión, este Tribunal ha llegado a la convicción de que Sociedad de Transportes Central Ltda., Transportes Camino Real Ltda., Sociedad de Transportes Frankol Ltda., Sociedad de Transportes Líneas Nueve Ltda., Transportes Las Golondrinas Ltda., Transportes Veinte Blanco Azul Ltda., Administradora Francke Ltda., y Sociedad de Transportes Centenario Ltda., incurrieron en una infracción al artículo 3º del Decreto Ley N° 211 consistente en: (i) modificar coordinadamente sus tarifas en el periodo posterior al 27 de noviembre de 2007; (ii) prohibir la modificación autónoma por parte de cada empresa de las tarifas y acordar un mecanismo para

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

fijarlas coordinadamente en el futuro; (iii) la limitación de la oferta global de servicios de transporte de pasajeros en Osorno; (iv) el reparto de cuotas de mercado; y, (v) la limitación de la posibilidad de competir por medio de la innovación empresarial y, por tanto, de la capacidad de incrementar la calidad de los servicios ofrecidos, por lo que, sin perjuicio de lo que se dirá más adelante en relación con la atenuación de su responsabilidad, corresponde imponerles las multas que se indican en lo resolutivo de esta sentencia;

**Nonagésimo quinto:** Que, asimismo, este Tribunal ha alcanzado la convicción de que Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno, Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno, incurrieron en una infracción al artículo 3º del Decreto Ley N° 211 consistente en un acuerdo en torno a un objeto común, cual fue alzar coordinadamente las tarifas a los usuarios del transporte público de pasajeros de la ciudad de Osorno, por lo que corresponde imponerles las multas que se indican en lo resolutivo de esta sentencia;

**Nonagésimo sexto:** Que para determinar la multa que se impondrá a cada uno de los requeridos, este Tribunal estima del caso considerar, entre otros factores (i) el beneficio económico obtenido con motivo de la infracción; (ii) la gravedad de la conducta; y, (iii) la existencia de circunstancias que modifiquen la responsabilidad de los infractores;

**Nonagésimo séptimo:** Que este Tribunal estima que, para la determinación de la multa, se debe considerar en primer lugar el beneficio obtenido al haber acordado un alza de tarifas de un 50% en el caso de los microbuses y de un 17% en el de los taxis colectivos durante un período de aproximadamente 8 meses, lo que, de no mediar las circunstancias que modifican la responsabilidad de las requeridas que se indicarán más adelante, habría justificado la imposición de una multa no inferior a dicho beneficio;

**Nonagésimo octavo:** Que, en segundo lugar, en cuanto a la gravedad de la conducta, este Tribunal considera que la colusión es de aquellas que merece el mayor reproche para el derecho de la competencia, máxime cuando afecta el funcionamiento del mercado en materia de servicios esenciales para la comunidad;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**Nonagésimo noveno:** Que, sin perjuicio de lo anterior, este Tribunal tendrá presente que el actuar de la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de los Lagos, descrito en las consideraciones nonagésima a nonagésimo segunda, razonablemente debió tener efectos en la percepción de los requeridos respecto de la ilicitud de sus actuaciones, lo que evidentemente disminuye en forma muy importante su responsabilidad en los hechos constitutivos de infracción descritos en la presente sentencia, aunque no los exculpa completamente de los mismos. Por esta razón, este Tribunal impondrá a las requeridas una multa sustancialmente menor a la que habría correspondido sin mediar esta circunstancia;

**Centésimo:** Que, adicionalmente, el hecho de que durante el paro del transporte público de la ciudad de Osorno de los días 26 y 27 de noviembre de 2007 se hayan producido desordenes y hechos de violencia que hayan razonablemente podido atemorizar a algunos de los representantes de algunas empresas requeridas, específicamente, a los de Sociedad de Transportes Frankol Ltda., Sociedad de Transportes Líneas Nueve Ltda., Transportes Veinte Blanco Azul Ltda., Administradora Francke Ltda. y Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A, 18 de Osorno, si bien no puede a juicio de este Tribunal constituir una eximente de culpabilidad, toda vez que no está acreditado que fueran de una entidad suficiente como para hacer imposible la exigencia de otra conducta, si atenúa la responsabilidad de dichas empresas;

**Centésimo primero:** Que, adicionalmente, este Tribunal tomará también en consideración en la graduación de las multas que impondrá, el número de vehículos que componen el parque de cada una de las empresas de microbuses requeridas, atendido que el tamaño relativo de las mismas, así dimensionado, varía en algunos casos sustancialmente. El número de microbuses que opera cada línea es, entonces, otro criterio que permite mensurar tanto el daño causado como las ganancias obtenidas por cada empresa con motivo de la infracción al Decreto Ley N° 211 cometida. No se hará la misma distinción respecto de las empresas de taxis colectivos requeridas, por tener ellas un tamaño relativo más homogéneo;

**Centésimo segundo:** Que, por último, habida cuenta de que las conductas de las empresas de taxis colectivos descritas en la presente sentencia, están referidas únicamente a un alza coordinada de precios y, que estas empresas no suscribieron el acuerdo -más amplio- firmado ante notario con fecha 27 de noviembre de 2007 por los empresarios de microbuses, la multa impuesta a los taxis colectivos serán menores que las de los microbuses. Adicionalmente, teniendo presente los antecedentes que existen en autos referidos a presiones que habría

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

recibido la representante del Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A y 18 de Osorno, se considerará que esta última empresa tiene una responsabilidad relativa menor;

**Centésimo tercero:** Que, por las razones anteriores, se impondrá prudencialmente a cada una de las requeridas las multas que se indican a continuación;

**Y TENIENDO PRESENTE** lo dispuesto en los artículos 1º, 2º, 3º y 26º del Decreto Ley N° 211, **SE RESUELVE:**

**I.- EN CUANTO A LAS TACHAS:**

**RECHAZAR** la tacha planteada a fojas 936 en contra del testigo Sr. José Ernesto Garnica Toledo y **ACOGER** la planteada a fojas 938 en contra del testigo Sr. Claudio Renato Ojeda Alvarado.

**II.- EN CUANTO AL FONDO:**

1) **ACOGER** el requerimiento de la Fiscalía Nacional Económica de fojas 20, en cuanto se declara que las requeridas han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, vulnerando la letra a) del artículo 3º del Decreto Ley N° 211, al ejecutar hechos actos y convenciones que han tenido por objeto limitar la competencia entre los oferentes de servicios de transporte público de pasajeros de la ciudad de Osorno;

2) **CONDENAR**, al pago de una multa a beneficio fiscal ascendente a doce Unidades Tributarias Anuales (12.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Sociedad de Transportes Central Ltda. y Sociedad de Transportes Centenario Ltda.;

3) **CONDENAR**, al pago de una multa a beneficio fiscal ascendente a ocho Unidades Tributarias Anuales (8.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Transportes Camino Real Ltda., Transportes Las Golondrinas Ltda., y Transportes Vía Azul Ltda.;

4) **CONDENAR** al pago de una multa a beneficio fiscal ascendente a cuatro Unidades Tributarias Anuales (4.- UTA) a cada una de las siguientes personas o

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

entidades: Sociedad de Transportes Frankol Ltda., Sociedad de Transportes Línea Nueve Ltda., Administradora Francke Ltda. y Transportes Veinte Blanco Azul Ltda.;

**5) CONDENAR** al pago de una multa a beneficio fiscal ascendente a siete Unidades Tributarias Anuales (7.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” y al Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno;

**6) CONDENAR** al pago de una multa a beneficio fiscal ascendente a tres Unidades Tributarias Anuales (3.- UTA) a Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A y 18 de Osorno;

**7) PONER TÉRMINO** el convenio denominado “*Acta de acuerdo de los Representantes Legales del Transporte de Pasajeros Urbanos de Osorno*”, suscrito ante el Notario de esa ciudad don Fernando Muñoz Bertin, con fecha 27 de noviembre de 2007;

**8) RECOMENDAR** al Sr. Ministro de Transportes y Telecomunicaciones que ponga en conocimiento de todos los Secretarios Regionales Ministeriales de su cartera la presente sentencia, a fin de que, en lo sucesivo, se abstengan de realizar cualquier práctica que pueda facilitar acuerdos contrarios a la libre competencia entre los agentes económicos que participan en las distintas industrias y mercados de su sector. Oficiese; y,

**9) CONDENAR** en costas a las requeridas;

**Se previene** que el Ministro Sr. Depolo, no obstante concurrir con lo resuelto en la sentencia, atendida la gravedad de la conducta y el mercado en el que ésta incide, y considerando que la intervención de la Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones no es, a su juicio, suficiente para atenuar la responsabilidad de los infractores que concurren voluntariamente al acuerdo -al punto de rebajar la multa impuesta a los valores indicados en la sentencia-, estuvo por aplicar las multas a beneficio fiscal que para cada requerida se indican a continuación:

**a)** Cincuenta Unidades Tributarias Anuales (50.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Sociedad de Transportes Central Ltda. y Sociedad de Transportes Centenario Ltda.;

**REPUBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

**b)** Treinta y cinco Unidades Tributarias Anuales (35.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Transportes Camino Real Ltda., Transportes Las Golondrinas Ltda., y Transportes Vía Azul Ltda.;

**c)** Cuatro Unidades Tributarias Anuales (4.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Sociedad de Transportes Frankol Ltda., Sociedad de Transportes Línea Nueve Ltda., Administradora Francke Ltda. y Transportes Veinte Blanco Azul Ltda.;

**d)** Siete Unidades Tributarias Anuales (7.- UTA) a cada una de las siguientes personas o entidades: Sociedad de Transportes Perla del Sur S.A., Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos “Perla del Sur” y al Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos de Osorno;

**e)** Tres Unidades Tributarias Anuales (3.- UTA) a Sindicato de Trabajadores Independientes Taxis Colectivos Línea 17, 17-A y 18 de Osorno;

Notifíquese y archívese en su oportunidad.

Rol C N° 165-08

Pronunciada por los Ministros Sr. Eduardo Jara Miranda, Presidente, Sr. Radoslav Depolo Razmilic, Sr. Tomás Menchaca Olivares, Sr. Julio Peña Torres y Sra. María de la Luz Domper Rodríguez. Autorizada por el Secretario Abogado Sr. Javier Velozo Alcaide.