



OF. ORD. N° 125 /

EN LO PRINCIPAL: INTERPONE REQUERIMIENTO EN CONTRA DE LA ASOCIACION GREMIAL DE DUEÑOS DE TAXIBUSES DE ANTOFAGASTA Y OTROS; PRIMER OTROSI: ACOMPAÑA INVESTIGACION; SEGUNDO OTROSI: SOLICITA NOTIFICACION QUE INDICA.

H. COMISION RESOLUTIVA.

RODRIGO ASENJO ZEGERS, abogado, Fiscal Nacional Económico, domiciliado en Agustinas N° 853, Piso 12, Santiago, a la H. Comisión con el debido respeto digo:

Que en ejercicio de las facultades establecidas en el artículo 27 letras b) y c) del Decreto Ley N° 211, de 1973, que establece normas de defensa de la competencia, vengo en interponer requerimiento en contra de la 1) ASOCIACION GREMIAL DE TAXIBUSES DE ANTOFAGASTA A.G., en adelante también ADUTAX, representada por su Presidente don Eduardo Alfredo Valencia Alfaro, y en contra de los miembros de la directiva de esta asociación gremial, señores 2) Eduardo Alfredo Valencia Alfaro, Presidente, 3) don Nelson Navarro Fuentes, tesorero, y 4) don Flavio Orellana Díaz, primer director, todos los requeridos domiciliados en Riquelme N° 468, Antofagasta, y en contra de todas las personas que resulten responsables, en virtud de los antecedentes y consideraciones que a continuación se exponen.

I.- INVESTIGACION DE LA FISCALIA NACIONAL ECONOMICA.

1.1.- Con fecha 22 de febrero pasado, por oficio N° 96, este Fiscal resolvió abrir una investigación de oficio sobre la base de informaciones de prensa relativas a hechos que acaecieron en la ciudad de Antofagasta, relacionados con el establecimiento de tarifas de distinto monto por prestadores de servicio de locomoción colectiva de dicha

ciudad; los eventuales efectos que las señaladas tarifas habrían producido en ese mercado; las conductas presuntamente ejecutadas por asociaciones gremiales, empresarios del transporte y choferes de dicho rubro.

Los antecedentes más relevantes consistían en informaciones de prensa de la zona y también de carácter nacional sobre el tema, por lo que era necesario dar curso a una investigación a fin de recopilar la mayor cantidad de antecedentes al respecto.

En la resolución que abrió la investigación, se dispuso que dos profesionales de esta Fiscalía acudieran a la ciudad de Antofagasta, a fin de que desarrollaran las diligencias más inmediatas. Se dispuso además la reserva de la investigación, circunstancia que fue debidamente comunicada al señor Presidente de esa H. Comisión, como consta fojas 2.

1.2.- En mérito de lo resuelto al abrirse la investigación, la que se enroló con el N° 263-2000, se recopilaron antecedentes de la prensa escrita que son relevantes para establecer los hechos que se expondrán.

Particular mención debe hacerse a las crónicas aparecidas en el diario El Mercurio de Antofagasta de los días 19, 20 y 22 de febrero del 2000, que constan a fojas 14, 15, 19 y 22.

1.3.- En mérito de los antecedentes reunidos, los funcionarios de la Fiscalía tomaron declaración al señor Leonardo Tapia Ocaranza, quien presta testimonio a fojas 44 del expediente de investigación, que en el primer otrosí se acompaña al presente requerimiento.

El señor Tapia es el representante legal de la sociedad "Transportes Tricely S.A.", en adelante también Tricely, sociedad anónima cerrada que presta servicio de transporte urbano de pasajeros de la línea 21 de Antofagasta. Su testimonio fue requerido para determinar, primero, presuntas conductas predatorias que su empresa habría realizado días previos al inicio de la investigación consistentes en disminuciones de sus tarifas que habrían afectado a las restantes líneas o recorridos de esa ciudad. En segundo término, su testimonio versó sobre las características generales del mercado del transporte público de pasajeros en la ciudad de Antofagasta y sobre la conducta de la Asociación en contra de la cual se dirige el presente requerimiento, ADUTAX.

Estas conductas dicen relación con acuerdos de precio por parte de ADUTAX, con presiones por parte de sus directivos en contra de los representantes de la empresa Tricely, también respecto de las relaciones de este gremio con los choferes que trabajan para las líneas de taxibuses que pertenecen a ADUTAX y su intervención en las paralizaciones de los servicios de los recorridos de la ciudad de Antofagasta.

El señor Tapia debió declarar por segunda vez, según consta a fojas 115, respecto de ciertos hechos relacionados con el manejo de su empresa, las reuniones sostenidas con

personeros de ADUTAX y el estado del servicio en la ciudad de Antofagasta, con fecha 24 de febrero pasado.

1.4.- A fojas 44 del expediente de investigación rola una carta sin firma de los dirigentes de las Juntas de Vecinos de Antofagasta, por medio de la cual manifiestan su adhesión al comportamiento de la empresa Tricely.

1.5.- A fojas 45, consta la declaración de doña Elizabeth Del Carmen Rojas San Francisco, cónyuge del señor Tapia Ocaranza, quien depone al tenor de los hechos investigados, dado el conocimiento de la administración de la empresa Tricely.

1.6.- A fojas 46, se tomó declaración al señor Eduardo Alfredo Valencia Alfaro, en su calidad de Presidente de ADUTAX, quien depuso al tenor de los hechos investigados. También proporcionó información respecto de las características del mercado en cuestión dada su calidad de representante de la empresa que presta el recorrido de la línea 14.

1.7.- Consta una declaración de prensa que habría realizado ADUTAX con fecha 21 de febrero pasado, como asimismo una MINUTA elaborada por ese gremio referente a los hechos acontecidos, agregados a petición del señor Valencia.

1.8.- A fojas 50 consta el listado de empresas inscritas en el Registro Nacional de Transporte Público Urbano en Antofagasta como asimismo nómina de la actual directiva de ADUTAX, información proporcionada por el señor Secretario Regional Ministerial de Transportes, a solicitud de esta Fiscalía.

1.9.- Oficio N° 136, de 4 de febrero de 2000, de la Tercera Comisaría de Carabineros de Antofagasta, que informa según lo solicitado por la SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones de la II Región, respecto a la fiscalización del cumplimiento del recorrido por la empresa Tricely de la línea 2, que consta a fojas 52; la que no da cuenta de eventuales transgresiones al recorrido establecido.

1.10.- A fojas 53 rola un comunicado de prensa que habría sido entregado por los choferes que adhirieron a las paralizaciones efectuadas los días 18 y 21 de febrero pasado, cuya copia fue agregada a solicitud de don Alejandro Araneda Cruz, chofer de la locomoción colectiva, quien depone en la investigación según se indica más adelante.

1.11.- A fojas 54 se agregó una constancia emitida por el señor Intendente de la II Región, don César Castillo Lilayú, en que expresa la disposición del gobierno regional de interponer sus buenos oficios para lograr el normal desarrollo del transporte público urbano de Antofagasta. Esta constancia también fue agregada a solicitud del señor Araneda, ya individualizado precedentemente.

1.12.- Declaración de don Alejandro Araneda Cruz, de fojas 55, quien prestó testimonio al tenor de los hechos investigados en su calidad de chofer de la línea 2, y además en su calidad de vocero de los choferes. Consta a su vez en la investigación, que esta persona actuó también como vocero ante la prensa, según aparece de la edición del

diario La Estrella del Norte, página 7, que en copia rola a fojas 24, donde la persona antes individualizada aparece en primer plano en calidad de vocero o uno de los voceros de los choferes, calidad que ratifica en su declaración.

1.13.- Declaraciones mensuales de impuestos de la empresa Tricely de los meses de noviembre y diciembre de 1999, y de enero de 2000, que constan a fojas 59 y siguientes.

1.14.- Extracto de escritura de constitución de la empresa Tricely y copia de la reducción a escritura pública del acta de la sesión de directorio en que se designaron los apoderados de esa sociedad, que rolan a fojas 62 y siguientes, solicitado en forma expresa por esta Fiscalía según consta a fojas 45. En ellos consta la personería del señor Tapia Ocaranza, ya individualizado, para representar a la empresa Transportes Tricely S.A.

1.15.- Copia del acta de constitución de ADUTAX, de 28 de mayo de 1980, y copia de dos escrituras a que se redujo el acta de la reunión ordinaria de directorio de ADUTAX, ambas de fecha 12 de noviembre de 1999, que rolan a fojas 69 y siguientes, donde consta la representación del señor Valencia en carácter de Presidente de la Asociación. Estos documentos fueron agregados a la investigación por ADUTAX, a petición expresa de esta Fiscalía, según consta a fojas 49.

1.16.- Copias de las actas de las reuniones del Consejo de representantes o Presidentes de ADUTAX de fechas 11 de enero, 18 de enero, 25 de enero, 8 de febrero y 18 de febrero, todas del presente año, que constan a fojas 104 y siguientes, las que fueron agregadas a la investigación por ADUTAX, a requerimiento expreso de esta Fiscalía, según consta a fojas 49.

1.17.- Declaración de doña Alejandra Díaz Ponce, periodista del diario El Mercurio de Antofagasta, de fojas 114, quien ratifica las crónicas escritas por ella referentes a la materia investigada. Además, ella ratifica los hechos en que se fundaron dichas crónicas, como asimismo confirma que estuvo presente en el lugar de los hechos que dieron motivo a tales informaciones de prensa por ella realizadas.

1.18.- A fojas 117 constan los decretos dictados por el SEREMI de Transportes y Telecomunicaciones relativos a la frecuencia mínima de recorrido por hora y sentido de tránsito para la locomoción colectiva urbana, de Antofagasta y Calama.

1.19.- Constancia respecto de la conversación sostenida con el H. Diputado señor Manuel Rojas, de fojas 120.

II.- ANTECEDENTES Y DESCRIPCIÓN DEL CONFLICTO DE TARIFAS EN EL MERCADO DEL TRANSPORTE PUBLICO DE PASAJEROS, EN LA CIUDAD DE ANTOFAGASTA.

1. Organización del mercado.

En la actualidad operan aproximadamente 580 máquinas distribuidas en 12 líneas que prestan servicio en la ciudad de Antofagasta. ADUTAX agrupa a 9 de ellas, no perteneciendo a este gremio las líneas 5 y 9, como tampoco la línea 21 que es operada por la empresa Tricely. Según se desprende de las declaraciones del señor Tapia, representante legal de Tricely, de los dichos de don Eduardo Valencia Alfaro, Presidente de ADUTAX y del chofer señor Alejandro Araneda Cruz, las líneas que compiten más directamente con la línea 21 son las líneas 3, 9, 12 y 29.

Cada empresa establece su propio recorrido, los que son aprobados por el Seremi de Transportes. Existe actualmente una normativa vigente en relación con la frecuencia mínima de recorrido de la locomoción colectiva, en consideración al horario y sentido, lo que consta a fojas 117 y siguientes. Actualmente en Antofagasta la frecuencia establecida es de 20 vehículos por hora. Sin embargo, existe una norma transitoria que dispuso, a contar del 20 de septiembre de 1999, los servicios que no estén en condiciones de cumplir con la frecuencia establecida por la autoridad, a esa fecha, dispondrán de un plazo de 6 meses para su cumplimiento. Este plazo, en consecuencia, vence el día 20 de marzo del presente año.

Las tarifas, salvo en períodos de verano en que ocasionalmente se rebajan, tenían un valor uniforme de \$190 para día de semana y \$200 para los días domingo. Algunas líneas anunciaban en el exterior de los taxibuses tarifas de \$191, \$192 y \$193. El Presidente de ADUTAX no tiene una explicación para dicho comportamiento. Sin perjuicio de ello, la tarifa que se cobraba a público en la práctica era de \$190, ya que evidentemente los usuarios no pagan la diferencia en pesos ni los choferes la cobran para evitar dar el vuelto.

En cuanto a la organización de las empresas, se puede establecer lo siguiente. Cada línea tiene como cabeza de la organización una persona jurídica o una persona natural. Para cada línea trabajan diversos empresarios, cada uno de los cuales a su vez es propietario de uno o más buses. En el caso de las personas jurídicas, ellas se agrupan en sociedades que reúnen a diversos empresarios y cada uno de ellos tiene uno o más buses, como se aprecia del listado aportado por el SEREMI de Transportes a fojas 50. En

resumen, las empresas o personas naturales que se encuentran registradas ante la SEREMI de Transportes representan, cada una, a diversos empresarios que prestan servicio para la línea o recorrido.

En cuanto a la prestación del servicio propiamente tal, el chofer cumple un rol fundamental dada las características de las relaciones que se producen entre él y el propietario de la línea.

El contrato o vínculo central entre el empresario y el chofer corresponde mayoritariamente en el mercado a un contrato de arriendo del vehículo, siendo el arrendador el propietario o empresario y el chofer el arrendatario. De acuerdo a este contrato, el chofer paga diariamente un monto fijo al empresario, quedando como ingresos del chofer un remanente variable en relación con la venta de pasajes menos los gastos de combustible. Existe otro tipo de convención que se asimila a la comisión: se estipula que el chofer recibe un determinado porcentaje de las ventas de pasajes.

Sin perjuicio de ello, comúnmente se pacta en forma paralela y accesoria un contrato de trabajo en virtud del cual el empresario paga las imposiciones en favor del chofer, en función de un sueldo que no representa la totalidad de los ingresos provenientes del oficio realizado por él. Así, el contrato de trabajo cumple una función de previsión del chofer y no regla las relaciones esenciales, lo que sí hace el contrato principal, ya descrito precedentemente.

Esta materia se encuentra claramente acreditada en la investigación. Basta solamente mencionar las descripciones hechas por el señor Tapia, el señor Valencia y el señor Araneda.

Existen paralelamente pagos adicionales que deben ser considerados para analizar la organización de los agentes de este mercado.

En primer término están las sanciones por no cumplimiento de las frecuencias de los recorridos. Se ha establecido un sistema de autocontrol de la frecuencia de cada taxibus, a fin de mantener un mínimo de usuarios disponibles para cada taxibus. Esto se determina en función del tiempo que toma realizar ciertos trayectos del recorrido, el que es controlado por relojes. Los choferes tienen información actualizada de la frecuencia del chofer que lo antecede. Este sistema de control deriva en sanciones monetarias para los choferes que se apartan de la frecuencia y se atrasan, toda vez que esta alteración determina la venta de pasajes tanto para el que infringe la frecuencia, como para quien lo antecede. La recaudación por concepto de estas sanciones es distribuida entre el chofer que se vio afectado por el atraso (en un 80% aproximadamente) y el empresario (en un 20% aproximadamente).

En segundo lugar, se ha establecido que cada empresario, conjuntamente con el chofer que trabaja con él, debe pagar una "cuota social" que va en directo beneficio de la

línea o empresa. Dependiendo de la forma de pago de la renta de cargo del chofer, sea a porcentaje o fija, se determina quién paga la cuota social.

2. Entrada al mercado de la línea 21, evolución de las tarifas y conflictos.

De acuerdo a los antecedentes reunidos en la investigación, en el mes de abril del año 1999, la empresa Tricely, que opera la línea 21, inició la prestación de sus servicios de transporte urbano de pasajeros. Por la configuración geográfica de la ciudad —una estrecha franja entre la cordillera de la costa y el océano pacífico- todas las líneas tienen recorridos con trazado norte-sur y cruzan el centro por algunas de las cuatro calles principales. Sin embargo, la línea 21 se distingue por tener un recorrido más directo que no comprende subidas y bajadas por calles secundarias. Esta línea opera con 22 máquinas de las cuales 13 pertenecen a Tricely y el resto a otros empresarios. Estos vehículos son de mayor envergadura que aquellos utilizados por las restantes líneas, pudiendo transportar aproximadamente 40 pasajeros sentados y 30 de pie, comparado con los 25 pasajeros sentados y 15 de pie que transportan los taxibuses.

Según se desprende de las declaraciones del representante legal de Transportes Tricely don Leonardo Tapia Ocaranza, del presidente de ADUTAX don Eduardo Valencia y del chofer don Alejandro Araneda, previo a la entrada en servicio de la línea 21, existía una tarifa uniforme, sin perjuicio de las diferencias de \$1, \$2 o \$3 que en la práctica no tenían efecto.

Si bien no existe coincidencia entre las tres declaraciones sobre la evolución exacta de las tarifas, se desprende que la línea 21 estuvo operando desde su ingreso con una tarifa de \$150, menor a la de la competencia, lo cual motivó agresiones hacia sus máquinas. De acuerdo a la versión del señor Tapia, a raíz de las presiones y agresiones recibidas, en agosto elevó su tarifa a \$190, equiparándola con el resto de las líneas. Posteriormente, en diciembre volvió a fijarlas en \$150, debido a que no le era conveniente en términos de ingresos y que los ataques no habían cesado. Esta baja tarifaria motivó que algunas líneas, entre ellas las que tienen recorridos más parecidos a los de la línea 21, también bajaran sus tarifas a \$150. Como consecuencia de este hecho, la línea 21 reaccionó con una rebaja a \$100, que nuevamente fue seguida por otras líneas.

Estas rebajas sucesivas culminaron el día viernes 18 de febrero, cuando la línea 21 fijó su tarifa en \$50. Esta rebaja derivó en ataques hacia las máquinas de la mencionada línea, seguida de una paralización de toda la locomoción colectiva y una movilización de taxibuses que bloquearon las calles adyacentes al terminal de la línea 21. En ese lugar hubo manifestaciones de los choferes y conversaciones entre representantes de Tricely y ADUTAX que se detallan más adelante. Estos acontecimientos motivaron que la línea

21 decidiera no realizar sus servicios en los días siguientes al viernes 18, durante los cuales el resto de las líneas volvió a uniformar sus tarifas en \$190.

En la semana siguiente, la línea 21 operó esporádicamente, con una tarifa de \$100, sin lograr que cesaran los conflictos. Recién el día jueves 24 pasado se normalizó el servicio, con la tarifa de \$100 de la línea 21 y otras, y tarifas de \$190 el resto.

3. Conducta de ADUTAX.

El señor Tapia, dueño de Tricely declara haberse reunido en agosto de 1999 con dirigentes de ADUTAX, entre quienes se encontraba su Presidente, el señor Eduardo Valencia, para conversar sobre los problemas del sector. En esa oportunidad, los dirigentes de ADUTAX habrían manifestado su deseo que la línea 21 aumentara sus tarifas a \$190 para equipararse con el resto de las líneas.

Al respecto, el señor Valencia declara no haber tenido reuniones con el señor Tapia, sino sólo contactos casuales y esporádicos. Y en particular, sostiene nunca haber conversado sobre tarifas.

Posteriormente, el día viernes 18 de febrero, durante la paralización del servicio y las manifestaciones en el terminal de Tricely, los señores señores Eduardo Alfredo Valencia Alfaro, Presidente, don Nelson Navarro Fuentes, tesorero, y don Flavio Orellana Díaz, de la directiva de ADUTAX se reunieron con el señor Tapia. Esto ha sido corroborado por el propio Presidente, señor Valencia a fojas 47. Este encuentro es un hecho público y notorio, el que fue cubierto por diversos medios de comunicación y constatado por personal de Carabineros, dada la cantidad de personas que acudieron a dicho terminal para protestar por las tarifas de la línea 21, lo que produjo desorden afectando el orden público del lugar. El señor Tapia expresó que los dirigentes de ADUTAX le pidieron subir su tarifa, primero a \$160, manifestándoles a él que ellos en marzo iban a subir a \$220. La tarifa de \$160 fue consultada con representantes de otras líneas y choferes que se encontraban en el lugar, quienes la rechazaron. Luego de ello, le solicitaron al señor Tapia subir a \$180, tarifa que fue aceptada por el señor Tapia en ese acto ya que, según sus declaraciones, quería dejar tranquilos a los dirigentes y choferes para que se retiraran dado el estado de cosas en el lugar.

El señor Valencia ha ratificado que concurrió a ese encuentro con el señor Tapia junto con los otros dirigentes individualizados, sin embargo niega haber realizado conversaciones tendientes a lograr un acuerdo de tarifas.

Cabe señalar que estos hechos fueron descritos e informados en forma pormenorizada por la prensa escrita. Esta Fiscalía a fin de corroborar las informaciones de prensa y la de los declarantes, obtuvo que prestara declaración la periodista del diario El Mercurio de Antofagasta, señorita Alejandra Díaz Ponce, quien fue invitada. Ella ratifica los hechos

descritos en sus crónicas que versaron sobre el encuentro entre ADUTAX y el señor Tapia, donde ella estuvo presente. La información de la periodista describe que la intención de ADUTAX fue llegar a un acuerdo de tarifas con el señor Tapia y sobre ello versaron las conversaciones.

De acuerdo a la declaración del señor Tapia, el tercer encuentro con el señor Valencia, Presidente de ADUTAX, habría sido gestionado por el H. diputado don Manuel Rojas. En esa ocasión, el señor Tapia habría manifestado su intención de mantenerse en la tarifa de \$100. El señor Valencia tampoco reconoce haber tenido este encuentro, si bien éste fue confirmado por el H. Diputado en conversación telefónica con esta Fiscalía según constancia de fojas 120. A mayor abundamiento, la periodista señorita Díaz también confirma la existencia de esta reunión entre el señor Diputado, el señor Tapia y el señor Valencia.

Finalmente, cabe destacar el contenido de las actas de las reuniones del consejo de ADUTAX que tienen relevancia para la investigación.

En el acta de reunión del día 8 de febrero de 2000 queda estipulado que, *“En cuanto a la línea 21 la opinión de algunos representantes es cómo podríamos atacarlo con una paralela”*. En el acta de reunión del día 18 de febrero de 2000, primero *“Se acuerda dejar la tarifa escolar en \$100 de acuerdo al valor dado por regiones de 50% del pasaje adulto”*; luego se expresa, *“El señor Valencia comenta que la paralización total del viernes 17 de febrero fue un movimiento positivo y hace una invitación a que los representantes legales nos mantengamos unidos y ADUTAX dará los agradecimientos al comportamiento impecable de ellos”*; y más adelante *“Sobre el acuerdo con el señor Tricelly del día de ayer se analiza y importante conversación con él con mucha cautela. La Sra. Leo consulta que va a pasar sobre la problemática de que Tricelly salga a menor precio”*.

Estas actas fueron aportadas por ADUTAX a requerimiento expreso de esta Fiscalía. Ellas se encuentran suscritas por el señor Eduardo Valencia Alfaro y la señora Juana Mamani Muñoz, de acuerdo con las firmas que aparecen en dichas actas.

III.- CONCLUSIONES.

1) Menores tarifas de Tricely S.A..

Hay varios motivos que permiten concluir que la empresa Tricely tiene los incentivos y está en condiciones de ofrecer una tarifa más baja que el resto de las empresas de Antofagasta. Primero, sus buses son más grandes, con una capacidad que supera en aproximadamente 70% a los taxibuses que circulan en la ciudad. Esta diferencia de capacidad puede hacer atractivo mantener tarifas menores que la competencia pues le

permite captar más pasajeros. Segundo, el recorrido de la Línea 21, operada por Tricely, es más plano y directo que el de la competencia, generando un ahorro de costos en combustible y mantenimiento de las máquinas. Tercero, Tricely posee 13 buses (la línea en total opera con 22 máquinas), a diferencia del resto de los empresarios de la ciudad que poseen dos o tres máquinas en promedio, lo cual puede significar ahorros por economías de escala en el mantenimiento. Cuarto, el hecho que la cónyuge del señor Tapia trabaje en la empresa y que el mismo propietario cumpla funciones de mecánico en la empresa, también puede representar una ventaja en costos. Quinto, el hecho que la empresa además posea dos camiones que prestan servicios a la minería, le otorgaría una mayor capacidad financiera, así como ahorros adicionales por economías de escala en el mantenimiento de las máquinas.

Dado que ambos negocios se administran en forma conjunta, no es posible descartar que existan subsidios cruzados desde el negocio de camiones hacia el de buses. Tampoco se puede descartar que el negocio de camiones otorgue ventajas tributarias - legales o ilegales- que permitan un ahorro adicional de costos para el negocio.

② Precios predatorios.

En el punto anterior se describieron las razones que, atendidos los antecedentes recopilados hasta la fecha, explican las ventajas de costos de la empresa Tricely, que consecuentemente le permitirían establecer tarifas menores que la competencia. Entre esas razones se mencionó la eventual ventaja tributaria que le otorgaría el negocio paralelo de camiones, pudiendo llegar a constituir una fuente de competencia desleal. Sin embargo, independiente del resultado que pueda arrojar dicha investigación, se puede descartar una conducta predatoria por parte de Tricely, esencialmente porque la empresa representa un porcentaje irrelevante del mercado de la locomoción colectiva de Antofagasta. En efecto, con una flota de 22 buses, de un total aproximado de 580 que opera en la ciudad, más los taxis colectivos, no es concebible que Tricely tenga la capacidad de eliminar a la competencia para situarse posteriormente con poder de mercado. Todo indica que la rebaja sucesiva de tarifas, que en un momento culminó con un valor de \$50, respondió a una batalla de credibilidad y muestra de poder entre Tricely y ADUTAX, dadas las presiones y daños en los buses que sufrió la empresa, y no a la intención por parte de Tricely de eliminar a la competencia.

Por otra parte cabe mencionar que el propio señor Valencia, Presidente de ADUTAX, expresó en su declaración que su gremio no tiene antecedentes para acusar a Tricely de una conducta predatoria.

③- Uniformidad de tarifas del resto de las líneas.

En ausencia de la línea 21, se ha observado una marcada uniformidad de tarifas en el resto de las líneas que operan en Antofagasta, particularmente en aquellas asociadas a ADUTAX. El presidente de ADUTAX sostiene que esta uniformidad responde exclusivamente a la similitud de costos entre las empresas. Sin embargo, hay tres razones que hacen dudar de esta justificación y por lo tanto sugieren un acuerdo ilegal de tarifas. Primero, y lo más evidente, consta a fojas 111 un acta de reunión de ADUTAX donde está explícito el acuerdo de fijar el valor del pasaje escolar. Segundo, tratando de no hacer evidente la uniformidad de tarifas, se han fijado diferencias de \$1, \$2 o \$3, que en la práctica no operan, dando indicios de una intención de ocultar eventuales acuerdos. Tercero, la entrada de la línea 21 a precios menores dio origen a un quiebre de la uniformidad de tarifas en el resto de las líneas, lo cual indica que tal uniformidad no era el equilibrio natural del mercado, sino más bien el resultado de acuerdos de precios.

④- Presiones de ADUTAX hacia Tricely.

Si bien el Presidente de ADUTAX niega haberse reunido con el señor Tapia, dueño de Tricely, para intentar un acuerdo tarifario, informaciones de prensa más la presencia de testigos acreditan que tales reuniones sí existieron. Además, en actas de reuniones de ADUTAX se menciona explícitamente la existencia de acuerdos y la intención de presionar a Tricely, como consta a fojas 110 y 111.

⑤- Rol de los conductores de taxibuses

Existe coincidencia en que los conductores de taxibuses actuaron por motivación propia en los disturbios y confrontaciones que se observaron en Antofagasta. Ello se explica porque el contrato de arriendo entre empresarios y conductores, que domina mayoritariamente en la ciudad, hace que los ingresos de los conductores sean los más directamente afectados por las variaciones del mercado. En efecto, los empresarios reciben un monto diario fijo, quedando un remanente variable para el conductor. Así, cuando la línea 21 ha salido al mercado con tarifas menores, captando una mayor demanda, los conductores de las otras líneas han sido los directamente perjudicados, no así los empresarios que mantienen fijos sus ingresos, al menos en el corto plazo. Ello por cierto no descarta la complicidad de los empresarios en las movilizaciones, ya que, por una parte, eran evidentes los beneficios que podrían obtener en caso de ser exitosa la

presión de los choferes hacia Tricely y por otra, debe recordarse que éstos utilizaron las máquinas de los empresarios en sus manifestaciones, no siendo retiradas por sus dueños. Por último, en una acta de reunión de ADUTAX de fecha 18 de febrero pasado, se manifiesta la complacencia hacia una paralización del sector, lo que consta a fojas 111.

IV. CONDUCTAS OBJETO DEL REQUERIMIENTO.

① Acuerdos de precios.

1.1.- ADUTAX ha establecido de común acuerdo entre sus socios, las tarifas normales y de estudiantes de las líneas agrupadas en el gremio, lo que se revela de la uniformidad de las tarifas aplicadas a público por las líneas agrupadas en este gremio.

Estos acuerdos se evidencian de la propia conducta de los empresarios de ese gremio, que intentan burdamente esconder o disfrazarlos con diferencias que no tienen racionalidad económica alguna, de uno, dos o tres pesos, y que no se respetan ni por los choferes que las cobran ni por los usuarios.

1.2.- Los acuerdos de precios se encuentran establecidos por escrito, circunstancia que si bien no es un requisito para la configuración de esta conducta anticompetitiva, ya que el Tribunal, obrando en conciencia, pueda dar por acreditados dichos acuerdos sin que exista constancia escrita, esta circunstancia pone en evidencia el comportamiento ilícito.

En efecto, como consta a fojas 111, el gremio en forma expresa acordó con fecha 18 de febrero, que la tarifa escolar se establecía en \$100 pesos.

Las conductas precedentemente descritas se encuentran expresamente sancionadas en el artículo 2° letra d) del Decreto Ley N° 211, de 1973, debiendo accederse a las sanciones que en la parte petitoria de esta presentación se establecen.

② Presiones ilegítimas de un gremio hacia una empresa entrante en el mercado.

ADUTAX ha pretendido defender sus acuerdos de precios, actuando en forma ilegal. El gremio pretendió, mediante encuentros entre sus dirigentes y el representante legal de Tricely, presionar a esta empresa para que respetara los acuerdos de precios de sus asociados. Por otra parte, de los antecedentes de la investigación se desprende que

ADUTAX apoyó las paralizaciones de los días 18 y 22 de febrero pasado y utilizó estos movimientos para presionar a Tricely a llegar a acuerdos de tarifas con el gremio y determinar la tarifa de esa empresa .

ADUTAX reaccionó de esta forma – presionando y tratando de influir en la determinación de las tarifas – para mantener incólume los acuerdos de tarifas ya establecidos. El monto de la tarifa de Tricely no era lo relevante sino el hecho de haber roto el acuerdo y haber competido con una tarifa distinta.

Estos hechos se encuentran claramente acreditados en la investigación, por lo que la H. Comisión deberá declarar que ADUTAX al ejercer presiones sobre Tricely ha adoptado un comportamiento de cartel expresamente sancionado por las normas de los artículos 1º, 2º letras b), d) y f) del Decreto Ley N° 211, de 1973, y procede acoger las sanciones que a continuación se solicitan.

POR TANTO, en mérito de lo expuesto y lo dispuesto en los artículos 1º y 2º del Decreto Ley N° 211, de 1973,

A la H. Comisión Resolutiva solicito, se sirva tener por interpuesto requerimiento en contra de la Asociación de Dueños de Taxibuses de Antofagasta, en contra de los directivos de dicha asociación gremial ya individualizados, y en contra de todos los que resulten responsables; y en definitiva, dar lugar a las siguientes medidas y sanciones,

1º.- Declarar que las conductas de la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses de Antofagasta como también las acciones de los dirigentes requeridos, que se encuentran descritas en el presente requerimiento, son contrarias a las normas de defensa de la libre competencia, establecidas en el Decreto Ley N° 211, de 1973;

2º.- Imponer una multa, a beneficio fiscal, a la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses de Antofagasta, ascendente a 5.000 unidades tributarias mensuales;

3º.- Declarar la inhabilidad para ocupar cargos directivos en instituciones gremiales por dos años, o por el término que S.S. determine, respecto de los miembros de la directiva de la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses de Antofagasta, ya individualizados precedentemente, señores Eduardo Alfredo Valencia Alfaro, don Nelson Navarro Fuentes y don Flavio Orellana Díaz; y eventualmente de otros que pudieran resultar con responsabilidades en los hechos;

✓4°.- Dejar sin efecto todo acuerdo de precios que la Asociación Gremial de Dueños de Taxibuses de Antofagasta haya establecido;

✓5°.- Adoptar todas aquellas medidas que resulten procedentes, en ejercicio de sus facultades legales, a la luz de los antecedentes de la investigación de esta Fiscalía Nacional Económica y de aquellos antecedentes que puedan recabarse durante la substanciación de este requerimiento.

PRIMER OTROSI: Solicito a la H. Comisión tener por acompañado el expediente de investigación de la Fiscalía Nacional Económica, Rol N° 263-00, en 120 fojas.

SEGUNDO OTROSI: Pido a S.S. ordenar que el presente requerimiento y la resolución que recaiga sobre él, sean notificados a las personas a quienes afecta, por intermedio del señor Presidente de la H. Comisión Preventiva de la II Región, señor Antonio Sánchez Espinoza, oficiando al efecto y remitiendo copias autorizadas de dichas piezas.

