

ANT.: Denuncia por irregularidades
Transporte Rural. Rol N°
1834-11 FNE.

MAT.: Minuta de Archivo (I).

Santiago, 02 FEB 2012

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE DIVISIÓN DE INVESTIGACIONES

Por medio del presente, esta División informa acerca de la admisibilidad de la presentación del Antecedente, recomendando al Sr. Fiscal Nacional Económico disponer el archivo de los antecedentes, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 7 de febrero de 2011, se interpuso denuncia ante esta Fiscalía en contra de las empresas Buses Serenamar ("Serenamar"), Cormar Bus ("Cormar"), Buses Palacios, Buses Horvitur ("Horvitur"), y Buses Via Elqui.
2. La denuncia dice relación con dos conductas potencialmente restrictivas del libre funcionamiento del mercado, a saber: a) un acuerdo con la finalidad de excluir a la empresa Buses Covato ("Covato") del mercado; y b) un acuerdo de fijación de tarifas en conjunto por las cinco empresas denunciadas.

a. Acuerdo Exclusorio

3. El denunciante señala que desde el año 2009 las empresas de buses denunciadas se encontraban organizadas para establecer un régimen de frecuencias de salida. Para monitorear su cumplimiento utilizaban el sistema GPS que contratan conjuntamente a la empresa Movilmaster, el cual les permite establecer un ordenamiento de la frecuencia de salida aproximadamente cada ocho minutos entre cada máquina.

4. Durante el transcurso del año 2009 la empresa Covato empezó a operar la ruta desde Coquimbo y la Serena hacia Ovalle.
5. Indica el denunciante que una vez que Covato comenzó a servir la ruta, se habría materializado por parte de las empresas de buses existentes en el recorrido un acuerdo con fines exclusorios. Dicho acuerdo habría consistido en un aumento de frecuencias¹ aparejado a una disminución de las tarifas en el horario en que la empresa Covato se encontraba operando.
6. De esta forma, indica el denunciante, cada vez que un vehículo de la empresa Covato se encontraba en los paraderos de Ovalle, Coquimbo o La Serena, las empresas denunciadas rompían su esquema clásico de frecuencias, procediendo a adicionar a lo menos dos vehículos durante todo el tiempo en que alguno de los buses de Empresas Covato permanecía en el terminal². De esta forma, ninguna de las empresas podía captar pasajeros suficientes para sustentar los costos de un viaje.
7. Paralelamente, las empresas denunciadas habrían utilizado tarifas "promocionales" en el horario en que la empresa Covato se encontraba operando, llegando al extremo -según relata la denuncia - de ofrecer pasajes gratuitos.
8. De esta forma, según indica el denunciante, las empresas denunciadas habrían rebajado sus precios de manera concertada con el fin de excluir a Covato del mercado.
9. Como resultado de esta estrategia la empresa Buses Covato habría salido del mercado en el mes de Agosto del 2010.

¹ Es así como a partir de la entrada de Buses Covato, las empresas denunciadas se habrían coludido, distribuyéndose los horarios de salida de forma tal de entorpecer el funcionamiento de la empresa denunciante hasta lograr - según consta la denuncia - su salida del mercado.

² De acuerdo a lo señalado en la denuncia: "a lo menos dos vehículos se mantenían en los paraderos durante todo el tiempo que alguno de los buses de Covato permanecía también esperando pasajeros, generando de esta forma una sobreoferta del servicio en los momentos en que las empresas debían competir por la demanda".

b. Acuerdo de fijación de tarifas.

10. En segundo lugar, la denuncia deja de manifiesto un posible acuerdo de fijación de tarifas entre los competidores de la ruta desde Coquimbo y la Serena hacia Ovalle e intermedios, en que éstas habrían acordado una tarifa única entre ellas y alzas paralelas del precio.
11. Indica el denunciante que mensualmente se llevan a cabo reuniones entre los competidores de la recién aludida ruta. Éstas habrían comenzado a efectuarse el año 2006, implementándose el sistema de GPS a la flota de buses de todas las empresas.
12. A dichas reuniones habrían asistido representantes de las 5 empresas denunciadas, además de aquellas personas que se desempeñaban como prestadores de servicios.
13. Estos encuentros habrían tenido como objetivo controlar el cumplimiento de las frecuencias acordadas, ver la aplicación y cobro de multas ante el incumplimiento del régimen de frecuencias imperante³ y por otra parte acordar alzas de tarifas en la ruta.

c. Otras prácticas

14. Adicionalmente, el denunciante agrega otras prácticas por parte de sus competidores, que le impedirían operar normalmente y que se relacionan con la actividad de voceros y hacheros en los terminales, entre otras; las cuales, por no decir relación con infracciones al Decreto Ley N° 211 ("DL 211"), no se analizarán en el presente informe.

³ De acuerdo a lo señalado por el denunciante en toma de declaración de fecha 13 de septiembre de 2011, el acuerdo de frecuencias entre las empresas (con salidas cada 8 minutos) incluía el pago de multas pecuniarias entre las empresas, por cada minuto extra que una empresa permanece en la losa luego de su horario de salida. Dicho pago se efectuaría a la empresa que le correspondía la próxima salida.

II. LA INDUSTRIA

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

16. A su vez, la industria del transporte público de pasajeros se define, de conformidad al artículo 1° del Decreto Supremo N° 212/92 ("DS 212") del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones⁴, como *"todos los servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúen con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República"*.

17. En este caso, la indagación preliminar realizada involucra a los servicios rurales de transporte público de pasajeros, entendiéndose por tales, aquéllos que *"sin superar los 200 km de recorrido, exceden el radio urbano..."*⁵, dado que efectivamente las localidades involucradas en la denuncia "Coquimbo, La Serena, y Ovalle" se encuentran a menos de 200 km unas de otras⁶.

18. Los agentes económicos que interactúan en esta industria son por una parte las empresas de transporte público de pasajeros; y por la otra, los consumidores finales o usuarios del servicio.

⁴ Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros.

⁵ Decreto Supremo N° 212/1992, artículo 6°, Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

⁶ www.vialidad.cl

19. A la fecha de la denuncia, participan en esta industria 5 empresas: Buses Serenamar, Cormar Bus, Buses Palacios, Buses Horvitur y Vía Elqui⁷. Dicho servicio se presta a través de minibuses que tienen una capacidad aproximada de 25 pasajeros. La tarifa para el tramo completo actualmente es de \$2.500, lo que implica precio promedio de 29 pesos por kilómetro⁸.
20. Adicionalmente un trayecto similar al que llevan a cabo los buses en la ruta "Coquimbo, La Serena – Ovalle" es también servido por líneas de taxis colectivos, los cuales cobran por este servicio alrededor de \$4000⁹.
21. Respecto a las características de los pasajeros que utilizan estas rutas, presumiblemente son por una parte, los habitantes de las ciudades de Ovalle¹⁰, Coquimbo y La Serena¹¹ quienes se trasladarían entre aquella y éstas con fines laborales, estudiantiles, comerciales entre otros.

III. MERCADO RELEVANTE

22. En la especie, el mercado relevante se configura a partir de los servicios sobre los cuales recae la denuncia, esto es el servicio de transporte rural de pasajeros de uso público, ofrecido por empresas de buses en la ruta "Coquimbo, La Serena – Ovalle (y puntos intermedios)".
23. Esta ruta, actualmente es operada por cinco empresas de buses: Transportes Serenamar¹², Cormar Bus, Horvitur; Buses Palacios y Vía

⁷ Según lo informado por la SEREMI de transportes de Coquimbo, en respuesta a oficio de fecha 13 de septiembre de 2011, este servicio también sería proveído por Sociedad de Transportes Guayacán y Cia. Ltda., no obstante, el recorrido sería otro dado que este recorrido tendría como destino Combarbalá partiendo desde Ovalle, por lo cual apuntaría a un público distinto.

⁸ Ovalle se encuentra a 84 y 88 kilómetros de Serena y Coquimbo respectivamente.

⁹ De acuerdo a carta de fecha 23 de marzo de 2011 del Sindicato de Trabajadores Independientes y Dueños de Taxis Colectivos "TACSO" La Serena – Coquimbo – Ovalle al SEREMITT de la cuarta región, la tarifa para el recorrido Ovalle – Coquimbo es de \$4.000.

¹⁰ Según Censo 2002, existían 98.098 habitantes. INE.

¹¹ Según Proyecciones 2011 del INE, existirían 215.109 habitantes en Coquimbo y 214.686 en La Serena.

¹² Según la información proporcionada por el denunciante, Serenamar cuenta con el mayor número de máquinas que efectúan los recorridos en cuestión, representando alrededor de un 50% de la oferta.

Eiqui¹³. Hasta Agosto del año 2010, la ruta era servida además por Buses Covato.

24. De acuerdo a lo informado por el denunciante, todas las empresas de buses identificadas anteriormente, que sirven el trazado "Coquimbo, La Serena - Ovalle (y puntos intermedios)", tienen la misma tarifa por el recorrido completo¹⁴.
25. Según informó la SEREMI de Transportes de la IV región a esta Fiscalía, esta ruta también es servida por líneas de taxis colectivos, encontrándose en la actualidad registrados para operar el servicio, el Sindicato de Trabajadores Independientes Dueños de Taxis Colectivos TACSO y la Asociación Gremial de Dueños de Taxis, que en total cuentan con 50 colectivos registrados para operar dicho trayecto¹⁵.
26. No obstante, ha de tenerse en cuenta que, en general, el usuario de esta ruta corresponde a un pasajero que utiliza el servicio, sea por fines laborales y/o educacionales y, por tanto, atendida a la periodicidad del uso del servicio, y la incidencia del gasto en transporte en el ingreso, dichos usuarios suelen ser sensibles al precio en este ámbito, priorizando la búsqueda y elección de la alternativa más económica disponible¹⁶.
27. Cabe indicar que, en esta etapa preliminar de la investigación, no existe mayor información sobre las características de los servicios de transportes de pasajeros que pudiesen considerarse como sustitutos al ya definido.

¹³ Sin perjuicio de lo señalado en la nota al pie N°10.

¹⁴ Según información proporcionada por el denunciante la tarifa a marzo del año 2011 era de \$2.500, lo cual fue corroborado en visita inspectiva del equipo investigador al Terminal de La Serena, con fecha 14 de septiembre de 2011.

¹⁵ En respuesta de fecha 13 de Septiembre de 2011, la SEREMI de Transportes de la IV Región, informó la existencia de 50 taxis colectivos registrados para el servicio La Serena - Circunvalación.

¹⁶ A este respecto cabe señalar que según lo informado por la asociación de Colectiveros "TACSO", la tarifa por el recorrido Coquimbo - Ovalle es de \$4000, versus la tarifa del recorrido en bus que asciende a la suma de \$2.500, siendo por tanto un 60% más caro recorrer la ruta en colectivo que en bus.

III.1 CONCENTRACIÓN Y UMBRALES

28. En el Anexo I muestra las participaciones de mercado de las empresas de transporte rural que operan en estas rutas, medidas sobre la base del número total de salidas¹⁷ efectuadas desde el terminal de La Serena durante el año 2010. La empresa más grande es Serenamar, seguida de Cormar Bus y Buses Palacios que tienen cuotas de mercado similares. Les siguen Vía Elquí, Horvitur y Buses Covato.
29. De acuerdo al Índice de concentración de Herfindahl Hirschman (HHI), este alcanza a los 2.982 puntos, cifra largamente superiores a los 1.800 puntos que corresponde al límite otorgado para aquellos mercados altamente concentrados de acuerdo a los parámetros definidos en la Guía de Concentraciones de esta Fiscalía.

III.2 CONDICIONES A LA ENTRADA

30. Esta Fiscalía evalúa las condiciones de entrada en un mercado atendiendo a que la factibilidad de entrada sea oportuna y suficiente.
31. En este sentido, en virtud de la Circular N°33 de fecha 4 de agosto de 2004, de la SEREMI de Transporte y Telecomunicaciones de Coquimbo, el parque de vehículos autorizados e inscritos para prestar el servicio en cuestión se encuentra congelado, tal y como se da cuenta en el siguiente extracto de la referida Circular.

"Conforme a las nuevas facultades con que cuenta esta Secretaría Regional entregadas mediante el D.S. 56 publicado en el Diario Oficial de 08/08/2003, que introdujo modificaciones al D.S. 212 "Reglamento de los Servicios de Transporte de Pasajeros", y considerando la gran oferta de servicios de buses rurales entre las ciudades de La Serena – Coquimbo y Ovalle, como también las condiciones de saturación por capacidad de la vía en la Ruta 43, lo que ha influido en el aumento de accidentes de tránsito, se ha concluido que la ruta no reúne las condiciones de seguridad para seguir autorizando nuevos servicios y aumento de flota, para los servicios de buses rurales que operan entre dichas ciudades..."

¹⁷ En todas las rutas, y no necesariamente en las rutas que forman parte del mercado relevante en este caso.

32. Adicionalmente, no se encuentran condiciones particularmente desfavorables a la entrada al mercado de otros actores.

IV. ANÁLISIS PRELIMINAR DE LA CONDUCTA DENUNCIADA

33. La conducta denunciada corresponde a colusión en los términos del artículo 3 letra a) del DL 211, consistente en la concertación de las empresas denunciadas, mediante: i) un acuerdo destinado a excluir al entrante Buses Covato del mercado; ii) un acuerdo de fijación de precios de venta.

a. Acuerdo exclusorio.

34. De acuerdo a lo descrito precedentemente, el acuerdo exclusorio habría consistido en un aumento de la frecuencias aparejado de una rebaja de las tarifas, por parte de las empresas participantes del mercado, en los horarios en que Covato se encontraba sirviendo la ruta. Considerando tales hechos, y ante la ausencia de datos respecto a las tarifas, en el presente análisis se pretende testear la existencia de tal aumento de frecuencias por parte de las empresas incumbentes.

35. Con este fin, se utilizó la base de datos proporcionada por la empresa Movilmaster, que da cuenta de las salidas de buses desde el terminal de Coquimbo hacia Ovalle. A partir de ésta, se calculó el número de salidas promedio mensual de los buses pertenecientes a las empresas incumbentes, desde el terminal de Coquimbo, en los distintos horarios que operaba Covato ("mañana", "mediodía" y "tarde")¹⁸.

¹⁸ De acuerdo al denunciante, los horarios en que operaba Covato habrían sido las 9:00, 14:00 y 18:00 horas. De esta forma, con los datos disponibles se construyeron tres intervalos de una hora para analizar el comportamiento de las salidas de las empresas, centrados en los horarios de salida de Covato más/menos 30 minutos de tiempo. El primero "mañana" entre 8.30 y 9.30 horas; un segundo intervalo "mediodía" entre 13.40 y 14.40 horas; y un tercer horario "tarde" entre 17.30 y 18.30 hrs.

36. Lo anterior, fue calculado entre dos periodos, el primero en que se encontraba operando buses Covato y el segundo en que dicha empresa se encontraba fuera del mercado¹⁹.

Cuadro N°2: Promedio de salidas de buses operando en la ruta "Coquimbo – Ovalle", en horarios "mañana", "mediodía" y "tarde" con intervalos de una hora.

Horario	con B. Covato		sin B. Covato		+/- n° de salidas con B.Covato	
	Jun-10	Jul-10	Jun-11	Jul-11	Jun 10/ Jun 11	Jul 10/ Jul 11
Mañana	■	■	■	■	3%	6%
Mediodía	■	■	■	■	-7%	-7%
Tarde	■	■	■	■	-7%	-19%
Promedio	■	■	■	■	-4%	-7%

Fuente: Elaborado por la FNE en base a la información de Movimaster.

37. El cuadro N°2, muestra que en promedio en el periodo en que se encontraba operando la empresa Buses Covato, las empresas registraron ■ y ■ salidas, en Julio y Junio del año 2010 respectivamente. Posteriormente, luego de la salida de Buses Covato del mercado, en iguales meses del año 2011, el número de salidas en promedio aumentó a ■ salidas en Junio y ■ en Julio. Estos resultados, van en el sentido contrario de lo señalado en la denuncia, observándose un número de salidas en promedio de entre un 4% y un 7% inferior, cuando el denunciante operaba en el mercado.
38. En efecto, durante los horarios "mediodía" y "tarde" el número de salidas fue entre un 7% y 19% menor en los periodos de competencia, respecto a aquellos en los cuales no se encontraba Covato. Sin embargo, en el horario de "mañana" existió un número menor de salidas, entre 3% y 6%, respecto del periodo en el cual operaba Covato.

¹⁹ Cabe señalar que sólo se contó con dos periodos de datos, el primero, entre junio y diciembre del año 2010; y el segundo, entre junio y julio del año 2011. De esta forma, para evitar probables problemas de estacionalidad se compararon los datos considerando dos meses en que las empresas competían con la denunciante, esto es: junio y julio del año 2010; y dos meses en que Covato se encontraba fuera del mercado, junio y julio del año 2011. No fue posible obtener datos anteriores al ingreso de Covato.

39. Adicionalmente, se utilizó una medida de dispersión para mostrar la variabilidad entre el horario de salida de las empresas incumbentes y la salida programada por Buses Covato, en fracción de horas²⁰, es decir, verificar si ante la entrada de una nueva empresa, las incumbentes acercaron sus salidas a la de ésta para impedirle captar un mayor número de pasajeros. Esta medida de dispersión, muestra un mayor número cuando existe un mayor distanciamiento entre los horarios de salidas de las empresas competidoras, mientras que, en los casos en que los horarios de salidas de los incumbentes del mercado se encontrasen más cerca del horario de salida de Buses Covato, el número será menor.
40. Considerando lo anterior, nuestro estadístico busca testear que una potencial conducta exclusoria debiese ser concordante con una menor dispersión entre los horarios de salida de las empresas en el periodo en que estaba operando buses Covato en el mercado, respecto al periodo en que esta empresa sale del mercado.

Cuadro N°3: Dispersión en fracción de horas, entre la salida de las empresas incumbentes del mercado respecto al horario de salidas definidos por B. Covato. Para la ruta "Coquimbo – Ovalle" con intervalos de una hora.

Horario	con B. Covato		sin B. Covato		Variación en dispersión	
	jun-10	jul-10	jun-11	jul-11	Jun 10/ Jun 11	Jul 10/ Jul 11
Mañana	■	■	■	■	-1%	1%
Mediodía	■	■	■	■	9%	9%
Tarde	■	■	■	■	12%	11%
Promedio	■	■	■	■	7%	7%

Fuente: Elaborado por la FNE en base a la información de Movilmaster.

41. A partir del cuadro N° 3, se observa que la dispersión en el periodo es de ■ y ■ horas, en Junio y Julio del año 2010 respectivamente. Por su parte, sin la presencia de Covato, la dispersión es de ■ horas en Junio 2011 y ■

²⁰ Cabe señalar que el estadístico ocupado para el cálculo de esta medida de dispersión es similar a la varianza poblacional, y se define como sigue:

$$s_x^2 = \frac{\sum_{i=1}^n (X_i - \bar{X})^2}{n - 1}$$

Donde, X_i corresponde al horario de salida de cada una de las empresas medida en horas y fracción, \bar{X} corresponde al horario de salida de Buses Covato más próximo y considerando que $(n - 1)$ es el número de salidas totales en cada horario menos 1.

horas en Julio del 2011. Lo anterior, muestra una dispersión en torno al 7%, siendo mayor en el período en que se encontraba Covato operando la ruta.

42. Consecuentemente, no existen elementos que permitan respaldar la hipótesis de acuerdo exclusivo a través de aumento de flotas, situación por la cual no fue posible constatar antecedentes en relación a un supuesto cartel para excluir a Buses Covato a través de un aumento artificial de frecuencias en el mercado relevante analizado.

b. Acuerdo fijación de precios.

43. Un segundo aspecto de la denuncia apunta a un posible acuerdo de fijación de tarifas entre los competidores de la ruta "Coquimbo, La Serena – Ovalle (y puntos intermedios)", que se habría traducido en tarifas idénticas acordadas para todas las empresas del sector.
44. Como se indicó en el acápite relativo a los antecedentes del presente informe, las tarifas habrían sido acordadas en reuniones a las cuales habrían asistido las empresas denunciadas y quienes se desempeñaban como prestadores de servicios de alguna de éstas empresas.
45. Adicionalmente, el denunciante señaló que las denunciadas se habrían puesto de acuerdo en enviar coordinadamente cartas informando a la SEREMI alzas de tarifas en la ruta, de esta forma el *modus operandi* habría sido enviar dichas comunicaciones con cierta diferencia de tiempo entre una empresa y otra, esto con el objeto de no ser detectadas.
46. Sin embargo, según la información proporcionada por la Seremi de Transportes de Coquimbo *"en relación a este punto, de acuerdo al Art. 52 del DS 212 de 1992 no es obligatorio que para estos servicios, que los prestadores nos informen las tarifas; Las que sí deberán estar publicadas al usuario o al público, junto a las localidades que comprende el trazado..."*²¹. Igualmente, el único antecedente acompañado en la respuesta de la

²¹ Respuesta N° 4 a Ord. N° 1215, de 1 de septiembre de 2011.

SEREMI es una carta de fecha 2 de mayo de 2011, en que la empresa Serenamar informa voluntariamente las tarifas oficiales de sus recorridos, las cuales para la ruta La Serena y Coquimbo – Ovalle correspondía a esa fecha a \$2.500 tarifa normal y \$1.800 para estudiantes. Asimismo, el SEREMI del ramo indicó que no existe ningún otro tipo de comunicación respecto a alzas de tarifas en dicha ruta en el pasado, cuestión que desestima lo señalado por el denunciante.

47. Con el objeto de profundizar los presuntos acuerdos anticompetitivos denunciados, y en el conocimiento del mercado de transporte rural en la cuarta región y en particular de la ruta analizada, el equipo investigador efectuó una visita a la ciudad de La Serena (IV región), durante el mes de septiembre del presente año, realizando una serie de diligencias destinadas a lograr dar con algún tipo de evidencia de los presuntos acuerdos.
48. En visita al Terminal de La Serena se verificó que cuatro de las denunciadas compartían puntos de venta y que la tarifa actual en la ruta es de \$2.500. En la siguiente fotografía, se aprecia que Buses Palacios, Cormar Bus, Horvitur y Vía Elqui comparten oficina y que la agencia contigua es utilizada por Serenamar.



49. Respecto a mayores antecedentes de las reuniones y acuerdos, nos fue indicado por el denunciante que existiría una persona, que habría participado de las reuniones en las que presuntamente se acordaban tarifas y que estaba dispuesto a aportar mayores antecedentes a esta Fiscalía respecto a éstas, pese a esto una vez en La Serena y pese a haber intentado contactarlo en repetidas ocasiones, éste no concurrió el día y hora acordada, no existiendo explicación respecto a su no comparecencia y no atendiendo a nuestros posteriores llamados.
50. Adicionalmente el SEREMI de Transportes de Coquimbo, dijo desconocer la existencia de reuniones entre competidores y reafirmó la no existencia de cartas en las que se diera cuenta de alzas de tarifas en el recorrido en cuestión. Razón por la cual, tampoco se pudo constatar evidencia para respaldar esta denuncia.

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

51. La denuncia dice relación, principalmente, con dos conductas potencialmente restrictivas del libre funcionamiento del mercado, a saber: (i) un acuerdo con la finalidad de excluir a Buses Covato del mercado, consistente en un aumento de frecuencias en el horario en que dicha empresa se encontraba operando; y (ii) un acuerdo de fijación de tarifas en conjunto por las empresas de buses denunciadas.
52. En lo que al acuerdo exclusivo se refiere, del análisis de las frecuencias de dicha ruta realizado por esta Fiscalía, no se observan antecedentes que avalen la existencia de un comportamiento en las salidas por parte de las empresas denunciadas acorde con la conducta denunciada. Al contrario, en el periodo en que las empresas competían con Buses Covato se observa un menor número de salidas de los buses de las incumbentes y un mayor distanciamiento en los horarios de salida de estos respecto al horario en el cual competía Buses Covato, en comparación con lo sucedido luego de la salida de la denunciante.

53. En lo relativo a un acuerdo tarifario, finalizada la etapa de admisibilidad, el equipo investigador no ha logrado recabar antecedentes suficientes que permitan inferir la existencia de un acuerdo entre competidores, como tampoco diligencias que pudiesen realizarse con el objeto de esclarecer los hechos.
54. Por lo anterior, en concepto de esta División, no existen antecedentes que ameriten la apertura de una investigación.
55. Sin perjuicio de lo anterior, esta División ha tomado conocimiento de una Circular emitida por la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de Coquimbo, en virtud de la cual se ha suspendido el otorgamiento de autorizaciones para operar nuevos servicios o aumentar la flota, para los servicios de buses rurales que operan entre dichas ciudades;
56. En virtud de lo anterior, y en razón de la facultad conferida a esta Fiscalía de promocionar la libre competencia en los mercados, se recomienda al Sr. Fiscal oficiar al Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, con el objeto de recomendar la adopción de medidas conducentes a aumentar la competencia en el mercado.

Saluda atentamente al Sr. Fiscal,


RONALDO BRUNA VILLENA
JEFE DIVISIÓN DE INVESTIGACIONES