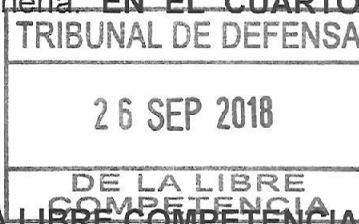


EN LO PRINCIPAL: Interpone requerimiento en contra de Sociedad de Transportes Avda. Alemania-P. Nuevo S.A. y otras. **EN EL PRIMER OTROSÍ:** Acompaña versión electrónica del requerimiento. **EN EL SEGUNDO OTROSÍ:** Designa receptores judiciales. **EN EL TERCER OTROSÍ:** Personería. **EN EL CUARTO OTROSÍ:** Patrocinio y poder.



H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

MARIO YBAR ABAD, FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S), en representación de la **Fiscalía Nacional Económica** (en adelante, "**Fiscalía**"), ambos domiciliados para estos efectos en Huérfanos N° 670, piso 8, Santiago, al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, "**H. Tribunal**" o "**TDLC**") respetuosamente digo:

De conformidad con los artículos 1°, 2°, 3°, 18 y siguientes, 26 y 39 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, publicado en el Diario Oficial el 7 de marzo de 2005, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973 (en adelante, "**DL 211**") y fundado en los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que se expondrán a continuación, interpongo requerimiento en contra de las siguientes empresas de transporte público urbano de pasajeros (en adelante, las "**Requeridas**" o las "**Líneas**"):

- (i) **SOCIEDAD DE TRANSPORTES AVDA. ALEMANIA-P. NUEVO S.A.** (en adelante, "**Línea 1**"), RUT N° 96.724.340-K, cuyo representante legal es don **Claudio Azar Albornoz**, chileno, ambos domiciliados en Manuel Bulnes N° 858, comuna de Temuco;
- (ii) **TRANSPORTES LÍNEA NÚMERO DOS LIMITADA** (en adelante, "**Línea 2**"), RUT N° 78.587.390-4, cuyo representante legal es don **Eleazar Vega Zúñiga**, chileno, ambos domiciliados en Manuel Bulnes N° 858; y/o en Valparaíso N° 999; y/o en Kilómetro 8 Camino Labranza, todas en la comuna de Temuco;

- (iii) **TRANSPORTES PEDRO DE VALDIVIA-PADRE LAS CASAS LIMITADA** (en adelante, “**Línea 3**”), RUT N° 78.587.850-7, cuyo representante legal es don **Ciriaco Bravo Marchant**, chileno, ambos domiciliados en Pedro de Valdivia N° 02510, comuna de Temuco;
- (iv) **TRANSPORTES SANTA ROSA LIMITADA**, RUT N° 78.427.180-3, cuyo representante legal es don **Henry Reynolds Contreras**, chileno, ambos domiciliados en Manuel Bulnes N° 858, comuna de Temuco;
- (v) **SOCIEDAD DE TRANSPORTES ÑIELOL LIMITADA** (en adelante, indistintamente con Transportes Santa Rosa Limitada, “**Línea 4**”), RUT N° 76.282.354-3, cuyo representante legal es don **Henry Reynolds Contreras**, chileno, ambos domiciliados en Manuel Bulnes N° 858, comuna de Temuco;
- (vi) **SOCIEDAD DE TRANSPORTES LÍNEA NÚMERO CINCO S.A.** (en adelante, “**Línea 5**”), RUT N° 96.712.270-K, cuyo representante legal es don **Germán Villagra Gutiérrez**, chileno, ambos domiciliados en El Bosque N° 640, Labranza, comuna de Temuco;
- (vii) **TAXIBUSES NÚMERO SEIS TEMUCO S.A.** (en adelante, “**Línea 6**”), RUT N° 96.652.270-4, cuyo representante legal es don **Carlos Osses Pincheira**, chileno, ambos domiciliados en Río Marañón N° 02631, Villa Los Ríos, comuna de Temuco;
- (viii) **INMOBILIARIA E INVERSIONES EL CARMEN CAJÓN S.A.** (en adelante, “**Línea 7**”), RUT N° 99.582.980-0, cuyo representante legal es don **Juan Carlos Escobar Olave**, chileno, ambos domiciliados en Los Músicos N° 421, Villa Los Creadores, comuna de Temuco;
- (ix) **EMPRESA DE TRANSPORTES LÍNEA NÚMERO OCHO PADRE LAS CASAS S.A.** (en adelante, “**Línea 8**”), RUT N° 96.682.340-2, cuyo representante legal es don **Luis Castillo Cartes**, chileno, ambos domiciliados en Los Robles N° 290, comuna de Padre Las Casas;
- (x) **EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS LÍNEA NUEVE S.A.** (en adelante, “**Línea 9**”), RUT N° 96.709.770-5 cuyo representante legal es don **Gastón Montero Álvarez**, chileno, ambos domiciliados en Pedro de Valdivia N° 02750 y/o en Sócrates N° 0473, ambas en la comuna de Temuco;

- (xi) **EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS ALTAMIRA S.A.** (en adelante, “**Línea 10**”), RUT N° 96.699.600-5, cuyo representante legal es don **José Chales Cárcamo**, chileno, ambos domiciliados en Milano N° 03579, comuna de Temuco.

Las Requeridas infringieron el artículo 3° del DL 211, en sus incisos primero y segundo letra a), al celebrar y ejecutar un acuerdo para limitar la producción en el mercado del transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas. Es así que entre los años 2003 y 2017 cada una de las Requeridas se obligó recíprocamente a limitar la cantidad máxima de buses y taxi-buses (en adelante, “**buses**”) de su propia flota, restringiendo, impidiendo y/o entorpeciendo la libre competencia en el mercado referido.

En razón de los antecedentes fácticos, económicos y jurídicos que expongo a continuación, solicito al H. Tribunal declarar que las Requeridas infringieron lo dispuesto en el artículo 3° del DL 211, incisos primero y segundo letra a), y condenarlas en los términos indicados en el petitorio de esta presentación.

I. HECHOS QUE MOTIVAN EL REQUERIMIENTO

1. El 4 de septiembre de 2013, a partir de una denuncia particular, la Fiscalía instruyó la Investigación Reservada Rol N° 2224-13 FNE respecto de prácticas posiblemente colusivas en el transporte público urbano de pasajeros en la ciudad de Temuco y sus alrededores. Esta investigación dio cuenta de los hechos que se relatan a continuación:

2. A comienzos del año 2003, las 10 líneas de buses de transporte urbano de las comunas de Temuco y Padre Las Casas¹ decidieron adoptar acciones conjuntas para impedir lo que llamaron el “crecimiento irracional” del parque de buses y con

¹ En el mercado del transporte público urbano de las ciudades de Temuco y Padre Las Casas operan 10 líneas de buses, cada una a cargo de una sociedad requerida. Sin embargo, las Líneas 4 y 7 fueron operadas por distintas sociedades en calidad de titulares de los recorridos en el registro llevado por la autoridad sectorial, durante diferentes periodos. En particular, la Línea 4 fue operada por Transportes Santa Rosa Limitada hasta septiembre del 2013, siendo en la actualidad operada por Sociedad de Transportes Ñielol Limitada. Por su parte, Inmobiliaria e Inversiones El Carmen Cajón S.A. es titular del recorrido de la Línea 7 desde septiembre del 2012.

miras a evitar “repartir la torta entre más”. Para esos efectos, el día 17 de febrero de ese año, suscribieron un “protocolo de acuerdo” (en adelante, el “**Primer Protocolo**”) en el que convinieron el “*congelamiento del actual parque y dotación de buses y taxibuses que se encuentran operando*”². Conforme al referido documento, esta restricción contemplaba una vigencia de 5 años –es decir, hasta el 31 de diciembre de 2007³.

3. Asimismo, las Líneas establecieron como base para el congelamiento del parque, la dotación de buses inscritos al 31 de diciembre de 2002 en el registro que corresponde llevar a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**Seremitt**”) de la Región de la Araucanía⁴⁻⁵.

4. El Primer Protocolo fijó además la cantidad de buses que cada una de las Requeridas podía incorporar a su respectiva flota en los años siguientes. Dicho crecimiento se ejecutaría de forma gradual y acumulativa. Así, cada Línea podía incorporar un máximo de 9 buses durante la vigencia del referido protocolo, a razón de 2 por año y conservando el derecho a incorporar los buses que no agregara en un año determinado⁶. Adicionalmente, las Requeridas se obligaron a no compartir sus terminales ni constituir sociedades con eventuales interesados en ingresar al mercado⁷.

5. Una vez vencido el plazo de vigencia del Primer Protocolo, las Líneas dieron continuidad al acuerdo suscribiendo un segundo documento con fecha 26 de febrero de 2008 (en adelante, el “**Segundo Protocolo**”) ⁸. Tal documento mantuvo, en

² Escritura pública de fecha 18 de febrero del año 2003, suscrita por todas las Líneas en la Notaría de Temuco de don Marcelo Emilio Gay Pasche, numeral Segundo letra A).

³ Numeral Segundo letra B) del Primer Protocolo.

⁴ De acuerdo a lo señalado en el artículo 2° del Decreto Supremo N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante “**DS 212**”), el Ministerio debe llevar un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros en el que deberán inscribirse todos los servicios de transporte público remunerado de pasajeros y los vehículos destinados a prestarlos. El artículo 5° del DS 212 indica que dicho Registro Nacional está conformado a su vez por los Registros de Servicios de Transporte de Pasajeros Regionales a cargo de los Seremitt de cada región y será de carácter público (en adelante el Registro Nacional y los Registros Regionales, indistintamente denominados el “**Registro**”).

⁵ Numeral Segundo letra D) del Primer Protocolo.

⁶ Numeral Segundo letra C) del Primer Protocolo.

⁷ Numeral Segundo letra K) del Primer Protocolo.

⁸ Instrumento privado suscrito por los representantes de todas las Líneas, cuyas firmas fueron autorizadas con fecha 28 de febrero de 2008 en la Notaría de Temuco de don Juan Antonio Loyola. Por la Línea 7 actuó Inmobiliaria e Inversiones El Carmen Cajón S.A.

general, el contenido del Primer Protocolo, al establecer el congelamiento del parque nuevamente por un periodo de 5 años, contado desde el 1° de enero de 2008 hasta el 31 de diciembre de 2012⁹.

6. En relación a la restricción de flota, el Segundo Protocolo estableció explícitamente la cantidad máxima de buses que cada Línea podía tener, tomando en consideración el aumento de 9 buses autorizado en el Primer Protocolo:

Imagen N° 1: Extracto del Segundo Protocolo

Aún así, el congelamiento considerará cifras exactas en cuanto al número de máquinas que podrá tener cada una de las empresas insertas en este protocolo, de acuerdo a la siguiente tabla:

Línea 1.- <96>, Línea 2.- <62>, Línea 3.- <112>, Línea 4.-<60>, Línea 5.- <81>, Línea 6.- <75>, Línea 7.- <78>, Línea 8.-<100>, Línea 9.- <83>, Línea 10.-<60>.

Fuente: Segundo Protocolo, numeral Segundo letra C).

7. Hacia el año 2012, la Línea 9 inscribió en el Registro un bus más de lo que le permitía el pacto con sus competidoras, generando conflictos con algunos de los miembros del acuerdo. El episodio fue tratado en una sesión de directorio de la propia Línea 9, consignándose la voluntad de las demás líneas de hacer cumplir el acuerdo incluso bajo amenazas de desatar una guerra de precios, en los siguientes términos:

“En la última reunión de presidentes la línea 9 fue conminada al congelamiento, la línea 1 y 2 amenazaron de bajar las tarifas, segundo de aumentar cada línea 1 cupo más por la máquina que hoy tiene en exceso la nuestra” (sic)¹⁰.

8. El 27 de diciembre de 2012, antes del vencimiento del Segundo Protocolo, las Líneas renovaron el acuerdo por un tercer periodo (en adelante, el “**Tercer**

⁹ Numeral Segundo letra B) del Segundo Protocolo.

¹⁰ Acta de sesión de directorio de fecha 13 de diciembre de 2012 de la Línea 9.

Protocolo")¹¹. En dicho instrumento estabilizaron el cartel y, considerando el desvío de la Línea 9, acordaron que las demás Líneas podrían aumentar su flota en un bus extra cada una, según consta en el siguiente extracto:

Imagen N° 2: Extracto del Tercer Protocolo

condiciones de operación. C):- No obstante el punto anterior, a objeto de Regularizar la Actual Flota de cada Línea se considera aumentar un Bus para Las Líneas Uno – Dos – Tres – Cuatro – Cinco – Seis – Siete – Ocho - Diez; a excepción de la Línea Nueve que ya efectuó el ingreso de un Bus adicional. El plazo para hacer efectivo el Ingreso de un bus adicional será hasta el treinta y uno diciembre dos mil diecisiete. El número de Buses que podrá tener cada una de las empresas insertas en este Protocolo es el siguiente tabla: Línea Uno.- <Noventa y siete>, Línea Dos.- <Sesenta y tres>, Línea Tres.- <Ciento trece>, Línea Cuatro.-<Sesenta y uno>, Línea Cinco.- <Ochenta y dos>, Línea Seis.- <Setenta seis>, Línea Siete.- <Setenta y nueve>, Línea Ocho.- <Ciento uno>, Línea Nueve.- <Ochenta y cuatro>, Línea Diez.- <Sesenta y uno>. D).-

Fuente: Tercer Protocolo, numeral Segundo letra C).

9. Este protocolo mantuvo, en general, los términos de los dos primeros. Así, estableció una vigencia del periodo de congelamiento de 5 años, contados desde el 1° de enero de 2013 hasta el 31 de diciembre de 2017¹². No existen antecedentes en la investigación que den cuenta de la continuidad del acuerdo después de diciembre del año 2017.

10. Según se acreditará en la oportunidad pertinente, las Requeridas dieron cumplimiento al acuerdo, respetando, salvo excepciones muy particulares, el límite de buses establecido en los respectivos protocolos. En este sentido, un elemento

¹¹ Escritura pública de fecha 27 de diciembre del año 2012, suscrita por todas las Líneas en la Notaría de Temuco de don Héctor Basualto Bustamante.

¹² Numeral Segundo letra B) del Tercer Protocolo. Sin embargo, la misma cláusula agrega que este plazo se podía adelantar "para cuando la Seremi de Transporte de la Novena Región, determine la flota necesaria para cada Línea, mediante la puesta en marcha del Plan Director; Asociado a un Perímetro de Exclusión y/o condiciones de operación". Esta cláusula da cuenta que las Requeridas perseguían uno de los efectos del Perímetro de Exclusión, esto es, el congelamiento de la flota, de forma tal que, de regir el referido instrumento regulatorio, se pondría término al acuerdo.

facilitador del acuerdo viene dado por el carácter público del Registro que lleva la Seremitt, que incluye el número de máquinas inscritas por cada una de las Líneas para operar sus servicios, permitiendo, a bajo costo, el monitoreo del cumplimiento del acuerdo por parte de sus miembros¹³.

11. En conclusión, los hechos antes expuestos dan cuenta de un acuerdo entre competidores para limitar la oferta de servicios de transporte público urbano de pasajeros de las líneas de buses de Temuco y Padre Las Casas. El acuerdo, celebrado entre las Requeridas, se ejecutó de forma ininterrumpida entre los años 2003 y 2017, logrando afectar el mercado relevante durante todo dicho período.

12. La referida limitación del parque de buses acordada por las Requeridas trajo como consecuencia la limitación de la frecuencia, lo que generó mayores tiempos de espera y tendió a afectar la competencia en precios entre las Requeridas, con el consecuente daño a los usuarios del servicio. Adicionalmente, esta conducta restringió la posibilidad de que las Requeridas ofrecieran nuevos recorridos dentro de la ciudad.

II. INDUSTRIA

13. La industria del transporte público urbano de pasajeros de las comunas de Temuco y Padre las Casas, compuesta por la locomoción colectiva mayor, menor y el transporte público individual de pasajeros, se encuentra regulada por el DS 212¹⁴.

¹³ Así lo evidencia el hecho de que, al final del Primer Protocolo, se adjuntara un documento denominado “*Antigüedad Buses Urbanos de Temuco 31/12/02*”, que contiene una tabla con la cantidad total de buses que tenía cada Línea a esa fecha y su año de antigüedad.

¹⁴ De acuerdo al artículo 1° del DS 212, el transporte público de pasajeros comprende “*todos los servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe 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*”. De conformidad al artículo 6° del DS 212, los servicios urbanos de transporte de pasajeros corresponden a aquellos que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido.

14. La locomoción colectiva mayor está conformada por las diez líneas de buses¹⁵⁻¹⁶ que se encuentran inscritas conforme al DS 212 en el Registro y que son singularizadas en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 1
Operadores de buses de transporte público urbano de pasajeros
en las comunas de Temuco y Padre Las Casas

Línea	EMPRESA DE BUSES
1	SOCIEDAD DE TRANSPORTES AVDA. ALEMANIA-P. NUEVO S.A.
2	TRANSPORTES LÍNEA NUMERO DOS LTDA.
3	TRANSPORTES PEDRO DE VALDIVIA-PADRE LAS CASAS LTDA.
4	SOCIEDAD DE TRANSPORTES ÑIELOL LTDA. ¹⁷
5	SOCIEDAD DE TRANSPORTES LINEA NÚMERO CINCO S.A.
6	TAXIBUSES NUMERO SEIS TEMUCO S.A.
7	INMOBILIARIA E INVERSIONES EL CARMEN CAJÓN S.A.
8	EMPRESA DE TRANSPORTES LINEA NÚMERO OCHO PADRE LAS CASAS S.A.
9	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS LÍNEA NUEVE S.A.
10	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS ALTAMIRA S.A.

Fuente: Respuesta Seremitt de la Región de la Araucanía en Investigación Reservada Rol N° 2224-13 FNE.

15. En este mercado, los operadores compiten en base a: (i) tarifas; (ii) calidad del servicio ofrecido; y/o (iii) frecuencia de los buses.

16. La normativa sectorial exige a las líneas de buses y taxis colectivos garantizar la frecuencia mínima por sentido para un determinado recorrido en los periodos definidos como “punta”¹⁸. Adicionalmente, en el caso de Temuco, la autoridad regional fijó, desde el año 2000, una frecuencia mínima de 10 vehículos por hora para los buses urbanos durante los horarios punta de la mañana en los días

¹⁵ Conforme al artículo 9° del DS 212, se entiende por “línea” el trazado troncal y el conjunto de trazados denominados variantes, atendidos por una misma persona o entidad. En los servicios urbanos, cada vehículo debe estar asignado a una línea.

¹⁶ Cabe señalar que las Líneas funcionan bajo la forma de sociedades anónimas o sociedades de responsabilidad limitada. Por regla general, las líneas fijan las tarifas y recorridos, y los dueños o arrendatarios de buses prestan el servicio y cobran a los usuarios finales la tarifa fijada por la respectiva sociedad. Ver Sentencia TDLC N° 141/2014, Considerando noveno.

¹⁷ Como se señaló, la Línea N° 4 fue operada por Transportes Santa Rosa Limitada hasta septiembre del 2013.

¹⁸ En el caso de las comunas con una población como Temuco, con un número de habitantes entre 100.001 y 500.000, se establece una frecuencia mínima de tres vehículos por hora para los días hábiles, por sentido, entre las 7:30 y 10:00 horas y entre las 17:00 y 21:00 horas. Véase artículo 12 del DS 212.

hábiles¹⁹. Por sobre la frecuencia mínima establecida en la regulación, las Líneas pueden competir libremente. En particular, una mayor frecuencia le permitiría a una firma captar mayor demanda, ya sea por el aumento de la probabilidad de llegar primero a la misma parada que el competidor o la reducción de los tiempos de espera de los pasajeros en los paraderos, lo que conlleva una mayor valoración del viaje por parte de los usuarios.

17. Cabe señalar que el transporte público urbano de pasajeros de Temuco y Padre Las Casas no es ni ha sido objeto de un perímetro de exclusión ni de licitación del uso de vías, por lo que no se encuentra sujeto a restricciones regulatorias estrictas en lo que refiere a parque máximo de buses, entrada de nuevos competidores y tarifas²⁰. A través de la conducta imputada, las Líneas pretendieron limitar el parque de buses ilícitamente, cuestión que sólo podría competir a la autoridad sectorial bajo los supuestos y con las consecuencias que para ello establecen los instrumentos regulatorios idóneos al efecto (que pueden incluir, entre otras cosas, la fijación de tarifas).

18. De acuerdo a información aportada por la Unidad de Registro del Ministerio de Transporte, en mayo de 2018 la flota vigente de las 10 líneas de transporte público mayor era de 841 máquinas.

19. Por su parte, el transporte público menor se compone fundamentalmente por trece líneas de taxis colectivos que, a mayo de 2018, totalizaban una flota de 1.466 vehículos²¹. Cabe destacar que desde el año 1998, diversas disposiciones legales han congelado el parque de taxis, en todas sus modalidades, a nivel nacional²².

¹⁹ Dicha frecuencia mínima comprende el horario entre las 7:30 y las 09:00 horas de los días hábiles. Resolución Exenta 18, de 14 de febrero de 2000, Seremitt IX Región.

²⁰ El artículo 3 de la Ley N° 18.696 señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones puede regular el funcionamiento del transporte de pasajeros estableciendo procedimientos de licitación pública del uso de vías o por medio de un perímetro de exclusión.

²¹ Adicionalmente, el transporte público menor se compone en menor cuantía de taxis básicos y radiotaxis (en adelante, "taxis básicos") que a diferencia de los taxis colectivos efectúan rutas a solicitud del usuario.

²² Las Leyes N° 19.593, N° 19.700, N° 20.076, N° 20.474 y N° 20.867 han mantenido congelado el parque nacional de taxis en todas sus modalidades, al suspender la inscripción de estos en el Registro desde el año 1998 y hasta el año 2020.

20. Por el lado de la demanda, de acuerdo a la información disponible en la Encuesta Origen Destino de las comunas de Temuco y Padre Las Casas del año 2013 (“EOD 2013”)²³, en éstas se realizan diariamente más de 361 mil viajes utilizando el transporte público²⁴. De ellos, alrededor de un 74% se efectúa a través de la locomoción colectiva mayor o buses²⁵.

21. Otra característica relevante del comportamiento de la demanda es que durante todo el día las zonas Centro y Centro-Poniente de Temuco son las que atraen la mayor cantidad de viajes²⁶. En cuanto al propósito de estos viajes, prácticamente el 50% tienen fines académicos o laborales²⁷.

III. MERCADO RELEVANTE

22. El mercado relevante en que incide la conducta objeto de este requerimiento, corresponde al servicio de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas, prestado mediante buses y taxis colectivos.

23. Cabe señalar que para el caso de las comunas de Temuco y Padre Las Casas se puede extrapolar lo señalado por este H. Tribunal en otras sentencias en relación a que los taxis básicos no constituyen un sustituto cercano del servicio de transporte público prestado mediante buses, considerando las diversas características de servicio que entregan las diferentes modalidades de transporte²⁸.

24. En cuanto a la relación de sustitución entre los servicios de transporte público de buses y taxis colectivos de las comunas de Temuco y Padre Las Casas,

²³ Trasa Ingeniería Ltda. (2014), Informe Ejecutivo Temuco “Actualización Plan de Transporte Temuco y Desarrollo de Anteproyecto, Etapa I”.

²⁴ EOD 2013, cuadro N° 12, pág. 22.

²⁵ En este cálculo se han considerado las modalidades de transporte taxi colectivo, bus-taxibus y bus interprovincial. Los resultados no se ven afectados en forma considerable si se revisan separadamente según tipo de horarios (punta mañana, fuera de punta y punta tarde).

²⁶ De acuerdo a EOD 2013, cuadro N° 16, pág. 29, la zona Centro-Poniente y Centro de Temuco son los principales puntos de atracción de viajes concentrando un 20,58% y un 20,17% de los viajes, respectivamente.

²⁷ De acuerdo a EOD 2013, cuadro N° 21, pág. 40, un 28,74% de los viajes diarios se realizan con fines laborales y un 20,77% con fines académicos.

²⁸ Ver por ejemplo Sentencia TDLC N° 141/2014, Considerando trigésimo quinto.

análogamente a lo señalado en otras oportunidades por este H. Tribunal para este tipo de mercados²⁹, es posible sostener que dichos servicios son sustitutos imperfectos, considerando características tales como la demanda de los servicios, la organización de los recorridos y las diferencias tarifarias entre ambos medios de transporte. Con todo, en la especie existen antecedentes que indican que en este mercado los taxis colectivos no tendrían la capacidad para disciplinar el comportamiento de los buses, por cuanto no tienen capacidad para absorber mayor demanda.

25. Por su parte, respecto a la condición de competidores de las Líneas que operan en el mercado, atendida la información disponible en la investigación y lo declarado por los propios representantes de las Líneas, esta Fiscalía estima que los servicios prestados por las 10 líneas de buses exhiben un grado de sustitución relevante entre sí.

26. En cuanto al ámbito geográfico del mercado, tanto buses como taxis colectivos presentan recorridos troncales y variantes que transitan –en mayor o menor medida– por gran parte de las comunas de Temuco y Padre Las Casas. Por regla general, estos comienzan en localidades periféricas, coincidiendo luego en las avenidas principales del centro de Temuco y finalizan en algún otro polo de la ciudad. Ello permite determinar que el mercado geográfico afectado está constituido por la conurbación Temuco-Padre Las Casas.

27. En relación a las participaciones de mercado, atendida la limitada disponibilidad de información relativa a ingresos por ventas o pasajeros transportados por parte de las empresas requeridas, sólo es posible caracterizar la participación relativa de buses y taxis colectivos a partir de información del número de viajes diarios según medio de transporte, disponible en la EOD 2013, que se presenta en el cuadro a continuación:

²⁹ Ver Sentencia TDLC N° 94/2010, Considerando decimoséptimo y Sentencia TDLC N° 141/2014, Considerando trigésimo quinto.

Cuadro N° 2:

Participación de mercado relativa entre buses y taxis colectivos

(En base a mediciones de números de viajes de usuarios efectuados en un día, año 2013)

<u>Medio de transporte</u>	<u>N° Viajes</u>	<u>Porcentaje</u>
Buses	267.490	77,4%
Taxis Colectivos	78.078	22,6%
Total	345.568	100,0%

Fuente: EOD 2013.

28. En lo que se refiere a las condiciones de entrada, según se ha señalado, la normativa sectorial ha mantenido congelado el parque automotriz de la locomoción colectiva menor a nivel nacional por dos décadas, imposibilitando el ingreso de taxis colectivos al mercado.

29. Por otra parte, la necesidad de tener una flota mínima para garantizar los requerimientos de frecuencia que establece la normativa, así como de un terminal para los buses en operación, hace más costoso y menos probable el ingreso de un nuevo actor al mercado.

30. Asimismo, tal como se señaló, las Requeridas establecieron una limitación a compartir terminales con nuevas empresas, comportamiento estratégico adoptado conjuntamente y apto para dificultar el ingreso de nuevos competidores.

31. En razón de todo lo anterior es posible afirmar que las Requeridas en conjunto gozan de poder de mercado, lo que les ha permitido restringir la oferta de buses sin que sus competidores más cercanos –las líneas de taxis colectivos– hayan disciplinado dicho comportamiento.

IV. EL DERECHO

32. Los hechos descritos, en los que han participado cada una de las Requeridas, configuran una conducta contraria a la libre competencia al tenor de lo establecido en los incisos primero y segundo letra a) del artículo 3° del DL 211. Esta disposición prohíbe ejecutar o celebrar cualquier hecho, acto o convención que impida, restrinja

o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, y considera expresamente dentro de este tipo de hechos, actos o convenciones:

“a) Los acuerdos o prácticas concertadas que involucren a competidores entre sí, y que consistan en fijar precios de venta o de compra, limitar la producción, asignarse zonas o cuotas de mercado o afectar el resultado de procesos de licitación [...]”.

33. Al respecto, los elementos establecidos para configurar la conducta de colusión se satisfacen en el presente caso, según se verá a continuación.

34. En primer lugar, **se trató de un acuerdo que involucra a competidores**. Al respecto, los servicios de las Requeridas, según se señaló anteriormente, exhiben un grado de sustitución relevante que permite señalar que son competidores entre sí.

35. En segundo término, **existió una confluencia de voluntades para afectar una variable de competencia** de aquellas mencionadas en la letra a) del artículo 3° inciso segundo del DL 211, configurándose así la conducta anticompetitiva allí descrita. En efecto, los hechos dan cuenta que las Requeridas celebraron y ejecutaron un acuerdo destinado a limitar la producción por medio de la restricción de la capacidad de cada empresa para ofrecer servicios de transporte público urbano de pasajeros en las ciudades de Temuco y Padre Las Casas³⁰.

36. Finalmente, sin perjuicio que la nueva redacción del artículo 3° del DL 211, en su inciso segundo letra a), no exige que los acuerdos consistentes en limitar la producción confieran poder de mercado a los infractores, este elemento concurre en el presente caso. Lo anterior dado que la colusión fue adoptada por la totalidad de las líneas de buses del servicio de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas.

³⁰ Similar caso se dio en la ciudad de Osorno, donde los participantes del mercado de transporte público urbano de pasajeros adoptaron un acuerdo respecto a diversas variables competitivas, incluyendo el “congelamiento del parque de buses” de esa ciudad. Al respecto, el H. TDLC falló sancionando a los partícipes de dicho acuerdo, calificándolo como “limitación a la oferta global de servicios de transporte de pasajeros”. Sentencia TDLC N° 94/2010, Considerando cuadragésimo cuarto.

37. En consecuencia, el acuerdo para congelar el parque de buses en el servicio de transporte público urbano de pasajeros en las comunas de Temuco y Padre Las Casas que es materia de este requerimiento cumple con los elementos necesarios para configurar el ilícito anticompetitivo del artículo 3° del DL 211, incisos primero y segundo letra a), resultando procedente la imposición a las Requeridas de las sanciones previstas en el artículo 26 del mismo cuerpo legal, sin perjuicio de las demás medidas que se solicitan en el petitorio.

V. SANCIÓN SOLICITADA

38. En el presente caso concurren circunstancias, reconocidas por el DL 211 y por la jurisprudencia, que el H. Tribunal debe considerar al determinar el monto final de la multa, tales como: **(i)** la gravedad; **(ii)** la duración de la conducta; y **(iii)** el alcance del daño provocado por la misma.

39. Referente a la gravedad de la conducta, la jurisprudencia ha estimado uniformemente que la colusión es el atentado más grave en contra de la libre competencia³¹.

40. En cuanto a la duración de la conducta, la jurisprudencia de este H. Tribunal, así como de la Excma. Corte Suprema ha considerado la prolongación como un indicador de la gravedad de la misma³². En este sentido, las Requeridas lograron ejecutar e implementar un acuerdo colusorio de manera sostenida en el tiempo entre los años 2003 y 2017. Esto es reflejo de una voluntad estable y vocación de permanencia en el acuerdo anticompetitivo.

41. Respecto al alcance del daño provocado por la conducta, cabe considerar que la locomoción mayor es el principal medio de transporte en la conurbación Temuco-Padre Las Casas³³, y que aproximadamente la mitad de los viajes

³¹ Existe jurisprudencia uniforme en este sentido. Así, por ejemplo, Sentencia TDLC N° 148/2015, Considerando centésimo trigésimo segundo; Sentencia TDLC N° 145/2015, Considerando sexagésimo primero; Sentencia TDLC N° 141/2014, Considerando octogésimo sexto; Sentencia de la Excma. Corte Suprema Rol N° 5609-2015, Considerandos décimo octavo, décimo noveno y vigésimo tercero.

³² Por ejemplo, Sentencia TDLC N° 147/2015, Considerando centésimo trigésimo séptimo; Sentencia TDLC N° 139/2014, Considerando tricentésimo cuadragésimo octavo; Sentencia de la Excma. Corte Suprema Rol N° 32.149-2014, Considerando vigésimo quinto.

³³ En este sentido, la Sentencia TDLC N° 136/2014, de 8 de mayo de 2014, Considerando centésimo trigésimo sexto, tuvo en cuenta el número de personas afectadas por la infracción.

efectuados por este medio tienen fines laborales y académicos, por lo que además constituye una demanda inelástica.

42. Asimismo, para definir la cuantía de la sanción que se solicita imponer a las Requeridas, se debe ponderar el efecto disuasorio que ésta ha de tener. Para remover los incentivos a coludirse, la multa debe considerar no sólo el beneficio directo que reporta un cartel a los infractores, sino que además la probabilidad de no ser detectado. Al decir de la Excma. Corte Suprema:

“En este tema resulta absolutamente relevante que la imposición de la multa disuada de persistir en conductas como las investigadas y sancionadas, puesto que esta Corte considera que la decisión sobre la cuantía de la multa lleva implícita la finalidad de reforzar su efecto disuasorio, en razón del beneficio que las empresas coludidas obtienen de la conducta ilícita a corto plazo”³⁴.

46. Finalmente, la capacidad operativa de cada empresa y su permanencia en el cartel justifican la diferencia en la pretensión sancionatoria formulada por este Servicio. Al respecto, las multas pedidas se contienen en el siguiente cuadro:

Cuadro N° 3:
Multas solicitadas para cada una de las Requeridas

Línea de buses	Razón social	Multa solicitada U.T.A.
Línea 1	SOCIEDAD DE TRANSPORTES AVDA. ALEMANIA -P. NUEVO S.A.	220
Línea 2	TRANSPORTES LÍNEA NUMERO DOS LTDA.	180
Línea 3	TRANSPORTES PEDRO DE VALDIVIA-PADRE LAS CASAS LTDA.	220
Línea 4	TRANSPORTES SANTA ROSA LTDA.	130
Línea 4	SOCIEDAD DE TRANSPORTES ÑIELOL LTDA.	50
Línea 5	SOCIEDAD DE TRANSPORTES LÍNEA NÚMERO CINCO S.A.	200
Línea 6	TAXIBUSES NÚMERO SEIS TEMUCO S.A.	200
Línea 7	INMOBILIARIA E INVERSIONES EL CARMEN CAJÓN S.A.	70
Línea 8	EMPRESA DE TRANSPORTES LÍNEA NÚMERO OCHO PADRE LAS CASAS S.A.	220
Línea 9	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS LÍNEA NUEVE S.A.	200
Línea 10	EMPRESA DE TRANSPORTES DE PASAJEROS ALTAMIRA S.A.	180
Total		1.870

³⁴ Sentencia de la Excma. Corte Suprema Rol N° 2578-2012, Considerando nonagésimo.

POR TANTO, con el mérito de lo expuesto y lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3° inciso primero y segundo letra a), 18° y siguientes, 26° y 39° del DL 211, así como en las demás normas legales citadas y aplicables,

SOLICITO AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA: Tener por deducido requerimiento en contra de Sociedad de Transportes Avda. Alemania-P. Nuevo S.A.; Transportes Línea Número Dos Limitada; Transportes Pedro de Valdivia-Padre Las Casas Limitada; Transportes Santa Rosa Limitada; Sociedad de Transportes Ñielol Limitada; Sociedad de Transportes Línea Número Cinco S.A.; Taxibuses Número Seis Temuco S.A.; Inmobiliaria e Inversiones El Carmen Cajón S.A.; Empresa de Transportes Línea Número Ocho Padre Las Casas S.A.; Empresa de Transportes de Pasajeros Línea Nueve S.A.; y Empresa de Transportes de Pasajeros Altamira S.A., todas ya individualizadas, acogerlo a tramitación y, en definitiva:

1. Declarar que las Requeridas han infringido el artículo 3° del DL 211, incisos primero y segundo letra a), al ejecutar las conductas descritas en esta presentación;
2. Prohibir a las Requeridas ejecutar la conducta imputada en el futuro, ya sea directa o indirectamente, bajo apercibimiento de ser consideradas como reincidentes;
3. Imponer a las Requeridas las multas que se señalarán a continuación o el monto que este H. Tribunal estime conforme a derecho:
 - a. Sociedad de Transportes Avda. Alemania-P. Nuevo S.A. con una multa de 220 UTA;
 - b. Transportes Línea Número Dos Limitada con una multa de 180 UTA;
 - c. Transportes Pedro de Valdivia-Padre Las Casas Limitada con una multa de 220 UTA;
 - d. Transportes Santa Rosa Limitada con una multa de 130 UTA;
 - e. Sociedad de Transportes Ñielol Limitada con una multa de 50 UTA;
 - f. Sociedad de Transportes Línea Número Cinco S.A. con una multa de 200 UTA;

- g. Taxibuses Número Seis Temuco S.A. con una multa de 200 UTA;
 - h. Inmobiliaria e Inversiones El Carmen Cajón S.A. con una multa de 70 UTA;
 - i. Empresa de Transportes Línea Número Ocho Padre Las Casas S.A. con una multa de 220 UTA;
 - j. Empresa de Transportes de Pasajeros Línea Nueve S.A. con una multa de 200 UTA, y
 - k. Empresa de Transportes de Pasajeros Altamira S.A. con una multa de 180 UTA;
4. Ordenar a las Requeridas elaborar e implementar un Manual o Código Interno por medio del cual se adoptarán medidas tendientes a desincentivar toda conducta que pueda considerarse contraria a la libre competencia en el mercado del transporte de pasajeros y evitar contactos indebidos con competidores; y,
5. Ordenar a las Requeridas el pago de las costas.

PRIMER OTROSÍ: De conformidad a lo establecido por el H. Tribunal en el Auto Acordado N° 7/2006, solicito al H. Tribunal tener por acompañada copia electrónica de este requerimiento.

SEGUNDO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que, para efectos de practicar la notificación del requerimiento de autos y de realizar todas aquellas diligencias en las que durante la prosecución del proceso sea necesaria la intervención de un ministro de fe público, y sin perjuicio de la facultad de esta parte de revocar dicha designación o designar nuevos ministros de fe en cualquier momento, vengo en señalar los siguientes receptores judiciales:

- 1. Marianela Ponce Hermosilla, domiciliada en pasaje Rosa Rodríguez N° 1375, oficina N° 313, comuna de Santiago.
- 2. Ana Ahumada Fontecilla, domiciliada en Huérfanos N° 1492, oficina N° 24, comuna de Santiago.
- 3. German Camino Alzerreca, domiciliado en Compañía de Jesús N° 1390, oficina N° 302, comuna de Santiago.

4. Maggie Bernales Concha, domiciliado en Huérfanos N° 1160, oficina N° 313, comuna de Santiago.
5. Pedro Toro Castillo, domiciliado en Lagos N° 120, comuna de Temuco.
6. Armando Campos Sandoval, domiciliado en Antonio Varas N° 924, oficina N° 34, comuna de Temuco.
7. Eliana Campos Sandoval, domiciliado en Sanger N° 0315, comuna de Temuco.
8. Mauricio Ulloa del Prado, domiciliado en Caupolicán N° 579, comuna de Temuco

TERCER OTROSÍ: Al H. Tribunal solicito tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica se sigue de lo dispuesto en el artículo 80 de la Ley N° 18.834 que "Aprueba Estatuto Administrativo", lo dispuesto en Resolución de fecha 12 de julio de 2016, en virtud de la cual asumo su representación en mi condición de subrogante legal del Fiscal Nacional Económico, y en relación con la Resolución N° 33 de fecha 24 de junio de 2015, que da cuenta de mi nombramiento en el cargo de Subfiscal Nacional, copia autorizada del cual se encuentra bajo la custodia en la Secretaría del H. Tribunal.

CUARTO OTROSÍ: Solicito se tenga presente que, en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio en la presente gestión judicial, con domicilio ya individualizado. Sin perjuicio de lo anterior, por este acto confiero poder a los abogados habilitados para el ejercicio de la profesión don Víctor Santelices Ríos, don Manfred Zink Papic, don Nicolás Carrasco Delgado y don Adolfo Wenzel Weber, todos de mi mismo domicilio, quienes podrán actuar de forma conjunta, separada e indistintamente conmigo y con todos los apoderados de esta causa.