

Santiago, 16 AGO 2019

VISTOS:

- 1) La denuncia de fecha 3 de abril de 2019 por precios excesivos en el servicio de transporte marítimo de conectividad prestado por Transportadora Austral Broom S.A. ("TABSA") en la ruta conocida como cruce Primera Angostura, que conecta las zonas de Punta Delgada, ubicada en el territorio continental, y Bahía Azul, ubicada en el territorio de la provincia de Tierra del Fuego.
- 2) La Minuta de Archivo de la División Antimonopolios, de fecha 9 de agosto de 2019.
- 3) La Sentencia N° 140/2014, de 4 de noviembre de 2014, Rol C N° 245-12, recaída en la causa caratulada "*Demanda de Condominio Campomar contra Inmobiliaria Santa Rosa de Tunquén Ltda.*", del H. Tribunal de la Libre Competencia ("TDLC").
- 4) Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3°, 41 del Decreto con Fuerza de Ley N° 1 de 2005, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973 ("DL N° 211").

CONSIDERANDO:

- 1) Que la denuncia señala que las tarifas que cobra TABSA, única empresa operadora del cruce Primera Angostura, serían excesivas si se las compara con las tarifas del cruce del canal de Chacao (Región de los Lagos).
- 2) Que la denuncia también indica que TABSA posee un monopolio del servicio de transporte marítimo de conectividad dentro de la Región de Magallanes ya que, además del cruce Primera Angostura, operaría sin competidores el cruce Porvenir, ruta que conecta las zonas de Punta Arenas, ubicada en territorio continental, y Porvenir, ubicada en la provincia de Tierra del Fuego.
- 3) Que el TDLC, en la Sentencia N° 140/2014, establece ciertos requisitos para determinar cuándo un precio excesivo podría constituir una infracción del DL N° 211, toda vez que, aun cuando se verifique un alto margen de ganancias, ello no es suficiente para determinar que la conducta es necesariamente anticompetitiva.

- 4) Que, en primer lugar, debe definirse el mercado relevante y analizar su estructura, con el objeto de identificar si la firma tiene una posición dominante. Particularmente, debe analizarse la existencia de barreras a la entrada y si son o no altas y de naturaleza transitoria, para determinar la contestabilidad del mercado. A continuación, deben analizarse diversos factores con el objeto de determinar si los precios cobrados por la firma dominante resultan o no excesivos.
- 5) Que el mercado relevante afectado corresponde al servicio de transporte marítimo de conectividad tiene como finalidad unir la provincia de Tierra del Fuego con el continente y viceversa, trasladando de un lado a otro, pasajeros, vehículos y/o carga, a través de embarcaciones denominadas transbordadores, siendo actualmente el único operador TABSA.
- 6) Que, en relación a las condiciones de entrada para prestar este servicio, de las diligencias realizadas, los principales requisitos que debe cumplir un entrante son obtener una serie de permisos administrativos, además de poder acceder a las instalaciones portuarias de conectividad, invertir en transbordadores y que éstos cumplan con los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por las autoridades.
- 7) Que, sobre los trámites administrativos que deben realizarse, ninguno de los actores consultados consideró que constituyesen una barrera de entrada infranqueable. Por otro lado, las especificaciones técnicas y de seguridad exigidas a las embarcaciones para poder navegar en la Región de Magallanes, no representarían -en materia financiera- una diferencia sustancial a nivel de inversión en comparación con otras rutas de la zona sur de Chile.
- 8) Que, lo anterior, se confirma ante el anuncio de entrada de la empresa Transportes Tierra del Fuego S.A, quien señaló públicamente que iniciaría sus operaciones en el cruce Primera Angostura y ya habría realizado inversiones para tales efectos. Incluso, considerado que esto eventualmente no ocurriese, la disposición *ex ante* manifestada por Transportes Tierra del Fuego S.A. permite considerar lo ya indicado por esta Fiscalía.
- 9) Que, en cuanto al acceso a instalaciones portuarias de conectividad, la principal dificultad que podría enfrentar un potencial entrante se relaciona con la ausencia de un administrador de las rampas en el Cruce Primera Angostura. Ante esta situación,

serían las Capitanías de Puerto quienes, dentro de su misión de velar por la seguridad marítima, debiesen asumir un rol de administradoras de dicha infraestructura.

- 10) Que, sin perjuicio de lo anterior, la Dirección de Obras Portuarias informó a esta Fiscalía que actualmente se está evaluando un convenio entre la Empresa Portuaria Austral y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para hacer entrega de la administración de las instalaciones portuarias de conectividad de dicho cruce a la empresa estatal. La administración de estas instalaciones por parte de la Empresa Portuaria Austral, como tercero independiente, permitirá condiciones de acceso objetivas y no discriminatorias para todos los operadores del Servicio.
- 11) Que, por tanto, considerando que no existirían barreras de entrada infranqueables para prestar este servicio, no se cumplirían con los requisitos señalados por el TDLC, en la Sentencia N° 140/2014, por lo que se permitiría descartar la existencia de precios excesivos que impliquen una afectación a la libre competencia.

RESUELVO:

1.- ARCHÍVESE LOS ANTECEDENTES, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía de velar permanentemente por la libre competencia en los mercados y de abrir nuevas investigaciones si existieren antecedentes que así lo justificaren, y del derecho del denunciante de interponer las acciones que estimen pertinentes ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia o en otra sede.

2.- ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.

Rol N° 2546-19 FNE.


RICARDO RIESCO EYZAGUIRRE
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO


REPUBLICA DE CHILE
FISCAL NACIONAL ECONÓMICA


SSM