

**ANT.:** Servicios marítimos realizados por transbordadora Austral Broom. Rol N° 2546-19 FNE.

**Mat.:** Minuta de archivo.

**Santiago, 09 AGO 2019**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**  
**DE : JEFE DE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS**

Por la presente vía informo al señor Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia indicada en el Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

#### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 3 de abril de 2019, ingresó la denuncia de un particular respecto al servicio de transporte marítimo prestado por Transportadora Austral Broom S.A. ("TABSA") en la ruta 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. Dicho trayecto es conocido como cruce Primera Angostura.
2. En específico, el denunciante considera 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). Ambas rutas, a su juicio, serían comparables al tener una distancia similar entre continente e isla.
3. A su vez, señala que TABSA posee un monopolio del servicio de transporte marítimo de conectividad dentro de la Región de Magallanes ya que, además, 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.
4. Con fecha 10 de abril de 2019, en virtud del artículo 41 del Decreto Ley N° 211 ("DL N° 211"), esta Fiscalía dio inicio a un estudio de la denuncia presentada, otorgándose el Rol N° 2546-19 FNE a efecto de realizar las diligencias pertinentes.

## II. SERVICIO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE CONECTIVIDAD A TIERRA DEL FUEGO

### A. Descripción del Servicio

5. El servicio de transporte marítimo de conectividad tiene como finalidad unir la provincia de Tierra del Fuego con el continente y viceversa (“Servicio”), trasladando de un lado a otro, pasajeros, vehículos y/o carga, a través de embarcaciones denominadas transbordadores<sup>1-2</sup>. Actualmente el único operador es TABSA.
6. A continuación, la Figura N° 1 muestra la provincia de Tierra del Fuego (zona delimitada con color rojo) y los dos cruces que se utilizan para conectar dicha provincia con el continente<sup>3</sup>, a saber:
  - a. Cruce Primera Angostura: conecta Punta Delgada y Bahía Azul con un recorrido de 4,43 kilómetros que demora aproximadamente 25 minutos. Actualmente en este cruce TABSA cuenta con 3 transbordadores<sup>4-5</sup>.
  - b. Cruce Porvenir: conecta Punta Arenas y Porvenir con un recorrido de 39,3 kilómetros que demora aproximadamente 45 minutos. A la fecha, en este cruce TABSA cuenta con un solo transbordador<sup>6</sup>. En cuanto a las salidas, este operador informa su itinerario en su página web, realizando entre uno y dos viajes diarios<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Se define como transbordador toda “[e]mbarcación que cubre una ruta establecida entre uno o varios puntos costeros donde existen condiciones adecuadas para embarque y desembarque de personas o vehículos, preferentemente a sobre rampas o muelles rampa”. En: Dirección de Obras Portuarias, Glosario de la Infraestructura Costera y Portuaria. Disponible en: [http://www.dop.cl/acercadeladireccion/Documents/terminologia\\_portuaria\\_2014.pdf](http://www.dop.cl/acercadeladireccion/Documents/terminologia_portuaria_2014.pdf) [última visita: 25 de julio de 2019]

<sup>2</sup> En la Región de Magallanes también se ofrecen otros servicios de transporte marítimo distintos del de conectividad. Así, por ejemplo, excursiones turísticas a Isla Magdalena o salidas hacia campos de cultivo de salmones.

<sup>3</sup> Existe un tercer cruce ofrecido por TABSA que conecta las zonas de Punta Arenas y Puerto Williams, pasando por Bahía Yendegaia (situada al sur de la Isla Grande de Tierra del Fuego, cerca de la zona de Galpones). Tal cruce posee un tiempo aproximado de 32 horas, a partir del cual se conecta Tierra del Fuego por la zona sur de la isla. Este cruce no fue incluido en el análisis al no ser posible el acceso desde Bahía Yendegaia hacia las zonas más urbanas de Tierra de Fuego, ni a la red vial terrestre de la isla, lo cual fue confirmado con la Secretaría Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de Magallanes y la Antártica Chilena mediante correo electrónico de fecha 9 de abril de 2019.

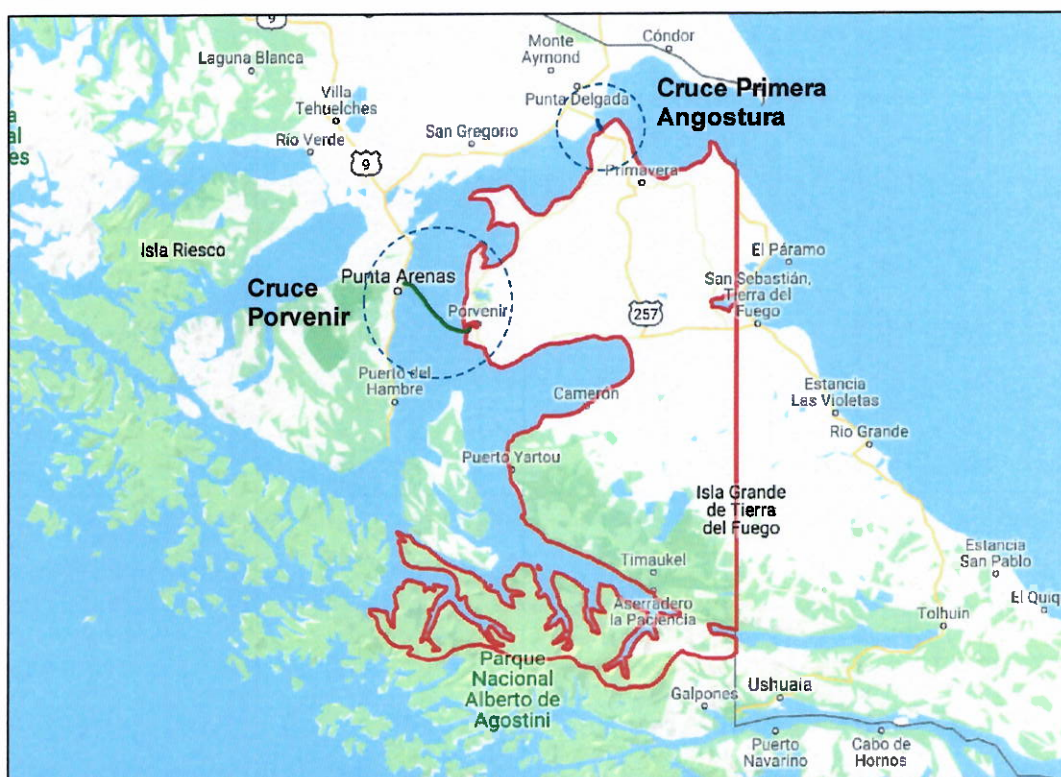
<sup>4</sup> En: <http://www.tabsa.cl/portal/index.php/es/servicios/2-cruce-primera-angostura> [última visita: 25 de julio de 2019]

<sup>5</sup> Ver Anexo Confidencial [1]

<sup>6</sup> En <http://www.tabsa.cl/portal/index.php/es/servicios/3-cruce-p-arenas-porvenir> [última visita: 25 de julio de 2019]. No obstante ello, en declaración de fecha 24 de junio de 2019, la Dirección de Obras Portuarias informó que la distribución de los transbordadores en ambos cruces podía variar dependiendo de las características de la demanda en cada uno de ellos.

<sup>7</sup> En: <http://www.tabsa.cl/portal/index.php/es/horarios> [última visita: 25 de julio de 2019]

Figura N° 1: Mapa de la provincia de Tierra del Fuego junto a los cruces de conectividad



Fuente: Elaboración propia en base a la respuesta Oficio Ord. 942, de 2 de mayo de 2019.

7. Ambos cruces cuentan con instalaciones portuarias de conectividad (“Infraestructura Portuaria”)<sup>8</sup>, particularmente rampas<sup>9</sup>, las cuales son esenciales para la prestación del Servicio pues permiten el zarpe y la recalada de embarcaciones, así como el embarque y desembarque de bienes y pasajeros.
8. Que los cruces sean utilizados para realizar servicios de conectividad, implica que éstos forman parte de la red vial del país<sup>10</sup> y se encuentran a cargo del Ministerio de Obras Públicas, a través de la Dirección de Obras Portuarias (“DOP”)<sup>11</sup> y la Dirección de Vialidad<sup>12</sup>. Por su parte, el Ministerio de Defensa, por medio de la Subsecretaría

<sup>8</sup> Se define instalación portuaria de conectividad como aquella que permite garantizar la conectividad marítima de zonas aisladas y el intercambio modal de transporte marítimo-terrestre. En: Punto II, letra A, N° 18 de la Circular A-31/002, de 2018, de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante.

<sup>9</sup> Las rampas son obras que internándose desde la costa o ribera aguas adentro, más o menos perpendicularmente, son aptas para el atraque de embarcaciones mayores y sirven para la movilización de carga o pasajeros. En: Op. Cit. Nota N° 1.

<sup>10</sup> Declaración de fecha 24 de junio de 2019. Al respecto, el acceso vial a los muelles de Punta Arenas se realiza mediante la Ruta 9. La ruta 257Ch que se une a la Ruta 9 se conecta con Tierra del Fuego cruzando el Estrecho de Magallanes en Primera Angostura en los transbordadores, lo que permite la conexión con Porvenir mediante la ruta Y-65. En: <https://www.observatoriologistico.cl/perfiles/accesibilidad-vial-portuaria-caracteristicas/macrozona-centro-sur-austral/#c965> [última visita: 26 de julio de 2019]. Asimismo, la misma Ruta 9 se conecta con Tierra del Fuego cruzando desde Punta Arenas a Porvenir llegando a las rutas Y-65 e Y-625.

<sup>11</sup> Entre otros, la DOP debe visar los proyectos públicos y privados, definir las especificaciones de la infraestructura portuaria y costera, marítima, fluvial y lacustre y, administrarla cuando le corresponda. En: Declaración de fecha 24 de junio de 2019.

<sup>12</sup> Artículos 18, 19 y 27 del DFL N° 850, de 1997.

- de Fuerzas Armadas, es el organismo público facultado para otorgar las concesiones marítimas necesarias<sup>13</sup>.
9. A su vez, que el tipo de servicio prestado sea de conectividad tiene principalmente las siguientes implicancias<sup>14</sup>:
- a. Que se encuentra exento del pago de tarifas por uso de la Infraestructura Portuaria<sup>15</sup>.
  - b. Que tiene prioridad en el uso de la Infraestructura Portuaria<sup>16</sup>.
10. En cuanto a la administración de la Infraestructura Portuaria, la DOP está facultada para celebrar convenios de administración y explotación con las empresas portuarias estatales<sup>17</sup>. En el presente caso, el cruce Porvenir cuenta con un convenio con la Empresa Portuaria Austral (“EPA”), que es la que corresponde a la Región de Magallanes.
11. Finalmente, considerando que el transporte se realiza en territorio marítimo chileno, también interviene la Armada de Chile a través de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante (“DIRECTEMAR”), autoridad que está representada en cada zona por las Capitanías de Puerto, las cuales tienen la facultad de autorizar todos los zarpes y recaladas, y fiscalizar las actividades que se desarrollan en el ámbito marítimo de su jurisdicción<sup>18</sup>.

---

<sup>13</sup> Artículo 2°, DFL N° 340, de 1960, sobre concesiones marítimas. La concesión marítima, de acuerdo al artículo 1° del Reglamento sobre concesiones marítimas (Decreto Supremo N° 9, de 2018, del Ministerio de Defensa Nacional), es el “[a]cto administrativo mediante el cual el Ministerio de Defensa Nacional o el Director [General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante], según corresponda, otorga a una persona derechos de uso y goce, sobre bienes nacionales de uso público o bienes fiscales cuyo control, fiscalización y supervigilancia corresponde al Ministerio, para el desarrollo de un determinado proyecto o actividad”.

<sup>14</sup> Adicionalmente a estos cruces, existen rutas en la Región de Magallanes y de la Antártica Chilena en que los servicios de transporte marítimo de conectividad cuentan con una serie de incentivos que tienen como objetivo fortalecer el transporte público en las regiones del país, poniendo especial énfasis en los sectores que presentan problemas de conectividad para sus habitantes. Para este propósito, la Ley N° 20.378 establece una serie de subsidios y mecanismos que permiten al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones destinar recursos para impulsar servicios de transporte, a través de mejoras en las condiciones de operación, accesibilidad, infraestructura vial, entre otras. En: Presentación de la Dirección de Obras Portuarias, Administración de la Infraestructura Portuaria de Conectividad Construida a través de la DOP, noviembre de 2018.

<sup>15</sup> Artículo 2°, Manual de Administración y Explotación de Infraestructura de Conectividad de la Empresa Portuaria Austral. Disponible en: <http://www.epaustral.cl/wp-content/uploads/2017/01/Manual-de-Administraci%C3%B3n-o-Explotaci%C3%B3n-Rampas-2017.pdf> [última visita: 25 de julio de 2019]

<sup>16</sup> *Ibid.*, artículo 6°.

<sup>17</sup> Ley de Presupuesto 2019, Partida 12, Capítulo 2, Programa 6, Glosa 2.

<sup>18</sup> En: <https://www.directemar.cl/directemar/organizacion/mision-y-vision/mision-y-vision> [última visita: 27 de julio de 2019]

## B. Demanda del Servicio

12. Respecto a estos cruces, cualquier persona o empresa que requiera contratar el Servicio puede hacerlo, siendo solamente necesario el pago de la tarifa correspondiente.
13. A continuación, la Tabla N° 1 muestra la demanda por cada uno de los cruces para el año 2018, desagregando por: (i) número de pasajeros; (ii) número de vehículos (ya sea camiones de carga o particulares); y (iii) cantidad de toneladas.

**Tabla N° 1: Demanda de transporte marítimo desde y hacia Tierra del Fuego en el año 2018<sup>19</sup>**

Tipo de demanda	Cruce Primera Angostura		Cruce Porvenir	
	Cantidad	%	Cantidad	%
N° de pasajeros	[100.000 – 200.000]	[40%-50%]	[100.000 – 200.000]	[50%-60%]
N° de vehículos	[200.000-300.000]	[80%-90%]	[0 – 100.000]	[10%-20%]
Toneladas de carga	[600.000-700.000]	[90%-100%]	[0 – 100.000]	[0%-10%]

Fuente: Respuesta Oficio Ord. 942, de 2 de mayo de 2019.

14. De la tabla anterior, se observa que la mayoría del transporte de vehículos y carga se realiza a través del cruce Primera Angostura, abarcando el [80%-90%] y [90%-100%] de la demanda por el Servicio en la zona, respectivamente. Por otra parte, al menos 100.000 personas demandan el Servicio en cada uno de los cruces<sup>20</sup>.

## C. Inexistencia de sustitutos para el Servicio

15. En relación a los posibles sustitutos del Servicio que ofrece TABSA, esta División consideró necesario distinguir entre: (i) el transporte de pasajeros; y (ii) el transporte de vehículos o carga.
16. Para el transporte de pasajeros, éstos podrían hacer uso del servicio de transporte aéreo realizado por la aerolínea Aerovías DAP, que ofrece vuelos que salen desde Punta Arenas y Porvenir<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> Ver Anexo Confidencial [2]

<sup>20</sup> Ver Anexo Confidencial [3]

<sup>21</sup> Respecto al cruce Primera Angostura, la opción sería llegar a Porvenir y desplazarse por tierra a Bahía Azul.

17. Sin embargo, a juicio de esta División, no es posible considerar esta opción como un sustituto cercano del Servicio, debido a que: (i) los precios llegan a ser hasta 4 veces mayores<sup>22</sup>; y (ii) la oferta de la aerolínea no lograría cubrir la demanda. En relación con este último punto, es necesario señalar que la capacidad total ofertada por el servicio de transporte aéreo de pasajeros contempla 3 salidas diarias aproximadamente en aviones de 9 a 16 personas<sup>23</sup>, mientras que la capacidad ofertada por medio de las embarcaciones alcanza las 380 personas<sup>24</sup>. Así, por ejemplo, en el año 2018 la demanda diaria promedio de pasajeros que realizaron la conexión desde y hacia Tierra del Fuego fue de al menos [800-900] personas<sup>25-26</sup>.
18. Por otra parte, para el transporte de vehículos o carga no existe ningún otro tipo de servicio de transporte dentro del territorio chileno por el cual se pueda movilizar estos bienes, por lo que el Servicio prestado por TABSA sería la única opción disponible.

#### D. Condiciones de entrada al mercado

19. En cuanto a las condiciones que debe cumplir un entrante, de los antecedentes recopilados por esta División, se requiere principalmente: (i) cumplir con requisitos de carácter normativo; (ii) obtener acceso a la Infraestructura Portuaria; y (iii) contar con el capital necesario.
20. Con respecto a los requisitos de carácter normativo, el artículo 5° del Decreto Ley N° 3059, de 1979, que fija la Ley de Fomento a la Marina Mercante, establece la libertad de navegación<sup>27</sup>, en virtud de la cual se permite la libre circulación de toda embarcación. No obstante, ello siempre que cumpla con la normativa vigente. Dentro de esta normativa, destaca la obligación de inscribir las embarcaciones y de obtener varias certificaciones, cuyo objetivo general es constatar el cumplimiento de los estándares de seguridad.

<sup>22</sup> De acuerdo a las cotizaciones realizadas con fecha 27 de julio, el pasaje aéreo cuesta aproximadamente \$30.000 y la tarifa por pasajero para el cruce Porvenir sería de \$6.800. En: <https://dapairline.com/es/vuelos-regulares/>; <http://www.tabsa.cl/portal/index.php/es/servicios/3-cruce-p-arenas-porvenir> [última visita: 27 de julio de 2019]

<sup>23</sup> Disponible en: <https://dapairline.com/es/vuelos-regulares/> [última visita: 26 de julio de 2019]

<sup>24</sup> Disponible en: <http://www.tabsa.cl/portal/index.php/es/servicios/3-cruce-p-arenas-porvenir> [última visita: 26 de julio de 2019]. Respecto a las frecuencias de salidas ver: Supra párrafo 6.

<sup>25</sup> Este promedio diario se obtuvo al dividir el total de pasajeros que utilizaron los servicios de TABSA durante el año 2018, para los dos cruces mencionados, con los 365 días del año.

<sup>26</sup> Ver Anexo Confidencial [4]

<sup>27</sup> Este artículo en su inciso primero señala que: "Todas las empresas navieras chilenas tendrán derecho a participar en los tráficos, tanto de cabotaje como de servicio exterior".

21. Por otro lado, en relación al acceso a la Infraestructura Portuaria, se observa que la DOP cuenta con concesiones de destinación marítima<sup>28</sup> respecto de las zonas costeras y de las respectivas rampas. Esto implica que dicha infraestructura es de acceso público<sup>29-30</sup>, sin perjuicio de que los transbordadores deben cumplir además con los requisitos técnicos y de seguridad que sean necesarios para poder utilizarlas<sup>31</sup>.
22. Con todo, cabe señalar que la Infraestructura Portuaria del cruce Primera Angostura no tiene actualmente un administrador encargado que pueda asegurar el acceso a ésta en las mismas condiciones que cuenta el incumbente<sup>32</sup>, lo que podría entorpecer la operación de un nuevo competidor en este cruce<sup>33</sup>. No obstante, conforme se explica en la sección siguiente, las autoridades competentes se encuentran al tanto de esta situación y están evaluando las posibles alternativas para resolverla.
23. Finalmente, en cuanto a las necesidades de carácter financiero, la inversión principal de cualquier entrante sería la adquisición de los transbordadores, junto con otras inversiones menores, tales como oficinas y equipamiento tecnológico necesario para poder operar.

### III. ANÁLISIS DE LA DENUNCIA

24. El cobro de precios excesivos es una de las formas en que una firma puede abusar de su poder de mercado<sup>34</sup> y, por ende, las autoridades de competencia pueden analizar dicha conducta. Así también lo ha considerado el H. Tribunal de Defensa

<sup>28</sup> De acuerdo al artículo 7°, inciso 1° del Reglamento de concesiones marítimas, “[e]l Ministerio [de Defensa] podrá destinar a los servicios fiscales o centralizados, a través de la respectiva Secretaría de Estado, los bienes fiscales y bienes nacionales de uso público sometidos a su control para el cumplimiento de un objeto determinado. Los demás órganos de la Administración que tengan personalidad jurídica y patrimonio propio, deberán solicitar concesiones marítimas”.

<sup>29</sup> Declaración de fecha 24 de junio de 2019.

<sup>30</sup> El cruce Porvenir cuenta con rampas y terminales de conectividad, los cuales son administrados por la EPA, quien coordina las operaciones de las embarcaciones en dicha zona. Las concesiones de destinación marítima del cruce Porvenir constan en el Decreto Exento N° 427, de 2007, modificado por el Decreto Exento N° 516, de 2009, y el Decreto Supremo N° 902, de 2007, modificado por el Decreto Exento N° 548, de 2009. Respecto a los terminales ver: <http://www.epaustoral.cl/empresa-portuaria/terminales/> [última visita: 26 de julio de 2019]

<sup>31</sup> Así, por ejemplo, cualquier embarcación que desee operar en los cruces debe cumplir con los requisitos que contempla la “nave diseño” de las rampas a utilizar, la cual es definida por la DOP. En: Declaración de fecha 24 de junio de 2019.

<sup>32</sup> Declaración de fecha 24 de junio de 2019. Las concesiones de destinación marítima del cruce Primera Angostura constan en el Decreto Supremo N° 326, de 2000, modificado por el Decreto Exento N° 622, de 2015, y el Decreto Supremo N° 179, de 2000, modificado por el Decreto Exento N° 1609, de 2013.

<sup>33</sup> Así, por ejemplo, descoordinaciones en el despacho y recepción de los transbordadores o potenciales desacuerdos con el actual operador acerca del uso de la infraestructura.

<sup>34</sup> Saavedra, Eduardo y Tapia, Javier. *Excessive Pricing: Towards a Workable and Objective Rule, Competition Policy International (CPI)*, agosto, 2017.

de Libre Competencia ("TDLC"), al señalar en su Sentencia N° 140/2014 que "(...) *los antecedentes legales, dogmáticos y jurisprudenciales demuestran que, al menos desde una perspectiva positiva, las autoridades de competencia, incluidas las nacionales, están facultadas para sancionar una eventual conducta abusiva de imposición de precios excesivos por parte de una firma dominante*"<sup>35</sup>.

25. Al respecto, el análisis que se haga respecto de esta conducta y del carácter excesivo que pueda tener un precio no debe ser en abstracto, sino que debe estar justificado en diversos parámetros comparables y consistentes entre sí<sup>36</sup>. Para lo anterior, el TDLC en la Sentencia N° 140/2014, establece ciertos requisitos para determinar cuándo un precio excesivo podría constituir una infracción al 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 anticompetitiva<sup>37</sup>.
26. 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<sup>38</sup>. A continuación, deben analizarse diversos factores con el objeto de determinar si los precios cobrados por la firma dominante resultan o no excesivos<sup>39</sup>.
27. Conforme el carácter copulativo de las etapas del análisis propuesto por el TDLC, esta División procederá a analizar las condiciones de entrada al mercado del servicio de transporte marítimo de conectividad que une la provincia de Tierra del Fuego con el continente y viceversa.
28. Tal como se indicó en el acápite anterior<sup>40</sup>, la firma entrante tiene que cumplir con una serie de permisos administrativos, además de poder acceder a la Infraestructura

<sup>35</sup> TDLC, Sentencia 140/2014, considerando 9°.

<sup>36</sup> Op. cit. Nota N° 34.

<sup>37</sup> Op. cit. Nota N° 35, considerandos 14° y 20°.

<sup>38</sup> *Ibid.*, considerandos 16°, 17° y 18°. En cuanto a las barreras de entrada el TDLC señala que deben ser más altas que "aquellas que normalmente sirven para determinar la dominancia, pues lo relevante en el análisis es, en última instancia, determinar la posibilidad real de optar que tiene el agente económico cuya actividad se encuentra constreñida por tales barreras. Es decir, se debe tratar de barreras muy difíciles de superar en la práctica". En: *Ibid.*, considerando 17°. Sobre este punto, se ha señalado que el análisis de barreras de entrada en casos de conductas de precios excesivos es más estricto que en casos de abusos exclusorios. En: Op. cit. Nota N° 34.

<sup>39</sup> Factores adicionales considerados por la jurisprudencia nacional e internacional son las medidas o parámetros (*benchmark*) que ayuden a comparar el precio con otros y establecer si resulta o no abusivo. En: *Ibid.*, considerandos 12°, 18° y 20°.

<sup>40</sup> *Supra* párrafos 19 y siguientes.



- Portuaria, invertir en transbordadores, los cuales deben satisfacer los requisitos técnicos y de seguridad exigidos por las autoridades.
29. En relación a los trámites administrativos que deben realizarse, ninguno de los actores consultados consideró que constituyesen una barrera de entrada infranqueable<sup>41</sup>. 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<sup>42-43</sup>.
30. En cuanto al acceso a la Infraestructura Portuaria, 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. Al respecto, cabe señalar que 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<sup>44</sup>. Sin perjuicio de ello, la DOP informó a esta División que actualmente se está evaluando un convenio entre ésta, la EPA y el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, para hacer entrega de la administración de la Infraestructura Portuaria de dicho cruce a la EPA<sup>45</sup>. La administración de la Infraestructura Portuaria por parte de la EPA, como tercero independiente, permitirá condiciones de acceso objetivas y no discriminatorias para todos los operadores del Servicio.
31. Así, las barreras de entrada identificadas por esta División para prestar el Servicio no son infranqueables. Esta conclusión se reafirma 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<sup>46</sup>. Más aún, esta empresa no sólo informó que tenía intenciones de iniciar actividades, si no que ya habría realizado

---

<sup>41</sup> Declaraciones de fechas 18 y 24 de junio de 2019, y declaración confidencial de fecha 4 de julio de 2019. El término "infranqueable" es utilizado por el TDLC en: Op. cit. Nota N° 35, considerando 37°.

<sup>42</sup> De acuerdo a lo declarado por la DOP y las Capitanías de Puerto de Punta Arenas, Punta Delgada y Bahía Azul, en general los transbordadores deben cumplir con algunas especificaciones extras, las cuales están relacionadas con la seguridad en la navegación, como, por ejemplo, contar con mayor número de personas en la tripulación. En: Declaraciones de fechas 18 y 24 de junio de 2019. Respecto a la inversión en transbordadores, tampoco se requerirían naves con especificaciones que conlleven a costos altamente mayores en comparación con embarcaciones que se exigen en otras rutas. Asimismo, la carga financiera disminuiría por ser zona extrema, toda vez que se puede optar a beneficios tributarios como, por ejemplo, aquellos de la Ley N° 18.392. En: Declaración confidencial de fecha 4 de julio de 2019.

<sup>43</sup> [Anexo Confidencial [5]]

<sup>44</sup> Declaración de fecha 18 de junio de 2019 y declaración confidencial de 4 de julio de 2019.

<sup>45</sup> Correo electrónico de 25 de julio de 2019.

<sup>46</sup> Ver: <https://www.mundoacuicola.cl/new/2019/04/12/naviera-puelche-anuncia-nuevo-servicio-de-cruces-en-el-estrecho-de-magallanes/> [última visita 24 de julio de 2019]

las inversiones necesarias para ello<sup>47</sup>. 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 División.

32. Por tanto, considerando que no existirían barreras de entrada infranqueables para prestar el Servicio, a juicio de esta División, no se cumplirían con los requisitos señalados por el TDLC, en la Sentencia N° 140/2014, para determinar cuándo un precio excesivo podría constituir una infracción el DL N° 211 y, por ende, se recomendará el archivo de esta investigación.

#### IV. CONCLUSIONES

33. De los antecedentes tenidos a la vista al momento de elaborar la presente Minuta, esta División considera que los hechos denunciados respecto a los precios excesivos cobrados por TABSA para la prestación del servicio de conectividad entre el continente y la provincia de Tierra del Fuego, no cumplirían con los requisitos establecidos por el TDLC en su Sentencia N° 140/2014 y, por lo tanto, permitiría descartar la existencia de precios excesivos que impliquen una afectación a la libre competencia. Lo anterior, se debe particularmente a que, de acuerdo a las condiciones del mercado analizadas, no existirían barreras infranqueables para realizar dicho servicio.
34. Conforme lo expuesto, se recomienda al Sr. Fiscal Nacional Económico archivar la denuncia en comento, salvo su mejor parecer, sin perjuicio de las facultades de la Fiscalía Nacional Económica de velar permanentemente por la libre competencia en los mercados, y del derecho del denunciante de intentar acciones ante el H. Tribunal de la Libre Competencia, o en la sede que estime pertinente.

Saluda atentamente a usted,

  
**GASTÓN PALMUCCI**  
**JEFE DIVISIÓN ANTONOMOPOLIOS**

  
SSM

<sup>47</sup> Ver: <https://laprensaaustral.cl/cronica/con-arribo-de-nuevos-ferries-naviera-tierra-del-fuego-se-apresta-a-debutar-en-punta-delgada-y-tres-puentes/>; <https://laprensaaustral.cl/cronica/transbordadores-de-ultima-generacion-cubriran-cruce-en-la-primera-angostura/> [última visita 24 de julio de 2019]