

ANT.: Denuncia Reservada Rol N° 2372-16
FNE.

MAT.: Minuta de Archivo (I).

Santiago, 19 ABR. 2016

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE UNIDAD ANTI-CARTELES

Por medio del presente informe, esta Unidad informa al Sr. Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de los argumentos que se exponen a continuación:

I. ANTECEDENTES DE LA DENUNCIA

1. Con fecha 4 de enero de 2016, dos particulares denunciaron ante esta Fiscalía Nacional Económica (en adelante, indistintamente, "FNE" o "Fiscalía") un eventual atentado contra la libre competencia –de aquellos contemplados por el artículo 3 letra a) del Decreto con Fuerza de Ley N°1 del año 2005 del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N° 211 de 1973 (en adelante "DL 211").
2. La denuncia imputa dicha conducta a Empresa de Transportes y Servicios Rurales Sol del Pacífico S.A. (en adelante "Sol del Pacífico") y Transportes Costa Bus Limitada (en adelante "Costa Bus"), empresas que prestan el servicio de transporte público rural de pasajeros en la Región de Valparaíso.
3. De acuerdo con los denunciantes, estas empresas se habrían coludido para alzar sus tarifas¹ y repartirse el mercado² en la ruta que comprende las localidades de Horcón y Valparaíso, y viceversa.

¹ Las empresas denunciadas habrían aumentado conjuntamente sus tarifas en la ruta que une las localidades de Horcón y Valparaíso, incluyendo sus localidades intermedias (en adelante la "Ruta Horcón-Valparaíso"), en julio del año 2014, entre \$100 y \$200 pesos por cada tramo.

² El reparto denunciado consistiría en una coordinación de la frecuencia del recorrido de los buses entre estas dos empresas. La frecuencia se repartiría en función del tamaño de la flota de cada empresa, permitiéndoles mantener sus respectivas cuotas de mercado.

II. ANÁLISIS DE LA DENUNCIA

4. Según lo dispuesto en el artículo 41 del DL 211, y lo señalado en el párrafo 28 del Instructivo Interno para el Desarrollo de Investigaciones de la Fiscalía Nacional Económica³, "*Toda denuncia estará sujeta a un examen de admisibilidad con el propósito de determinar si corresponde investigar o bien, desestimar la misma*". Dicho examen debe basarse en el mérito de los antecedentes tenidos a la vista y la aptitud de los hechos denunciados para impedir, restringir o entorpecer la libre competencia o tender a producir dichos efectos, al tenor del artículo 3 incisos primero y segundo letra a) del DL 211.
5. A efectos de establecer lo anterior, se recabaron los siguientes antecedentes:
(i) información del Registro de Servicios de Transporte de Pasajeros de la Región de Valparaíso (en adelante el "Registro") respecto de las empresas participantes de la Ruta Horcón-Valparaíso, comunicaciones de dichas empresas dando aviso de cambios de tarifas y las correlativas resoluciones exentas emitidas por el Secretario Regional Ministerial de Transporte y Telecomunicaciones de Valparaíso, resoluciones exentas respecto de modificaciones de tramos y otra información oficial provista por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso (en adelante "Seremitt"); (ii) información provista por las empresas denunciadas, Sol del Pacífico y Costa Bus; y (iii) adicionalmente, se procedió a tomar declaraciones tanto a los actores denunciados como a otros oferentes o participantes de la Ruta Horcón-Valparaíso.
6. Luego de haber analizado los antecedentes recabados, no se apreciaron indicios que permitan inferir que las empresas denunciadas hayan actuado coordinadamente en las alzas de tarifas realizadas durante el año 2014 o que permitan verificar un potencial reparto de mercado, según se expone a continuación.

³ En línea: http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2013/05/Instr._investigaciones_2013.pdf [Última visita: 11 de marzo de 2016]

II.1 LA INDUSTRIA

7. La presente denuncia recae sobre la industria del transporte colectivo de pasajeros público, rural y remunerado. Lo anterior, según las definiciones contenidas en los artículos 1° y 6° del Decreto Supremo N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, denominado "Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros" (en adelante "DS 212"), que clasifica estos servicios en atención a la distancia que recorren.

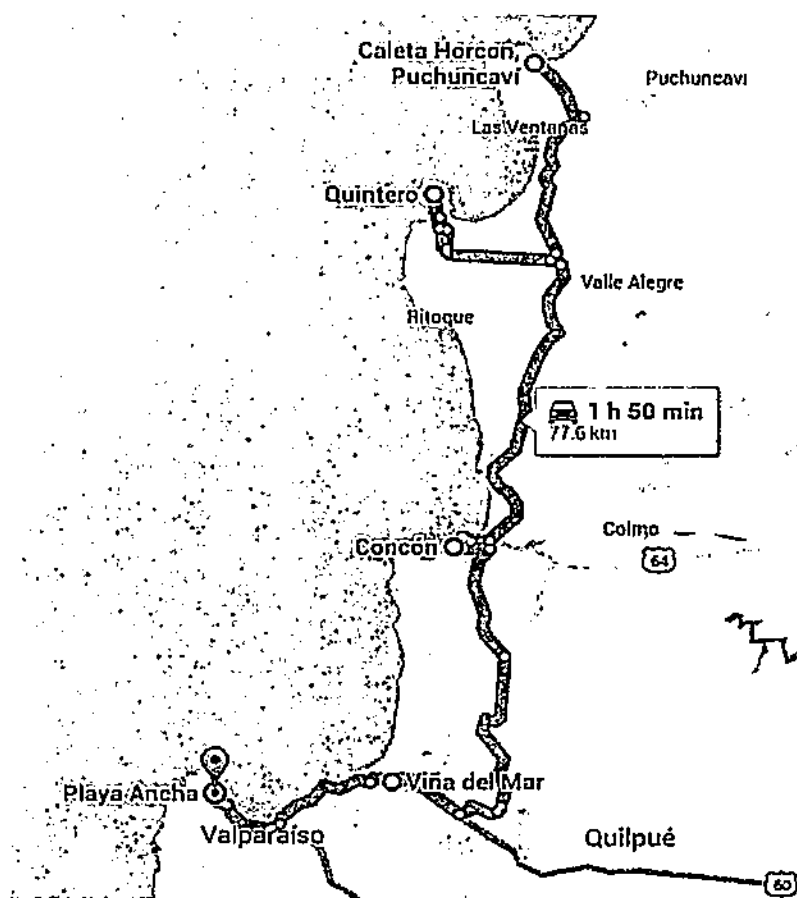
II.2 MERCADO RELEVANTE

8. Esta Fiscalía entiende por mercado relevante *"el de un producto o grupo de productos, en un área geográfica en que se produce, compra o vende, y en una dimensión temporal tales que resulte probable ejercer a su respecto poder de mercado"*⁴.
9. La denuncia se refiere a una eventual alza coordinada de tarifas y reparto de mercado por parte de empresas de transporte público rural de pasajeros que participan en la Ruta Horcón-Valparaíso. Sin embargo, para los efectos de determinar el mercado relevante, el análisis apropiado consiste en dilucidar cuáles son los principales viajes "origen – destino" que realizan los usuarios del servicio que se presta en esa ruta⁵.
10. Para comprender mejor las características de la ruta en estudio, la imagen N° 1 muestra a continuación el trazado completo y las principales localidades que conecta la Ruta Horcón-Valparaíso.

⁴ Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de octubre de 2012, Fiscalía Nacional Económica, Párrafo I.2.2., página 10. Disponible en: <http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2012/10/Guia-Fusiones.pdf> [Última visita: 11 de abril de 2016].

⁵ Sentencia TDLC N° 141/2014, considerando 17°: *"Que, en general, en los casos de transporte urbano de pasajeros, no existe necesariamente un par origen-destino determinado para todos o la gran mayoría de los pasajeros. Esto quiere decir que aun cuando cada taxibus tenga un origen y un destino definido, los pasajeros normalmente usan estos medios de transporte para cubrir rutas intermedias, abordando el taxibus cuando éste ya ha iniciado su recorrido y descendiendo antes del término del mismo. Por esto, la pregunta relevante que se ha planteado en estos autos consiste en establecer si las distintas líneas de taxibuses presentes en la ciudad de Valdivia pueden o no ser consideradas competidoras entre sí, y, en caso de responder afirmativamente a dicha pregunta, analizar si el resto de los medios de transporte público urbano de pasajeros (en particular taxis colectivos, taxis y radio taxis) pueden ser considerados, a su vez, como competidores de los taxibuses"*.

Imagen N° 1
Ruta Horcón – Valparaíso



Fuente: Elaborado por la FNE en Google Maps, en base a antecedentes entregados por Sol del Pacífico, Costa Bus y por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso.

11. De acuerdo a las declaraciones de los representantes de las empresas denunciadas y otros oferentes indirectos en dicha ruta, los servicios dentro de la Ruta Horcón – Valparaíso estarían segmentados en distintos pares "origen – destino"⁶. Primeramente, es posible identificar un "tramo largo" que une las ciudades de Valparaíso y Viña del Mar con la ciudad de Quintero. En segundo lugar, existe un "tramo corto" que une Quintero con la localidad de Horcón, el que además abarca otras localidades intermedias como Ventana. Finalmente, puede identificarse la totalidad del tramo que une a las ciudades de Valparaíso y Horcón, o "ruta completa".
12. Por consiguiente, se definirán tres mercados relevantes de productos, que se describirán a continuación.

⁶ Ver N° 1 y 2 del Anexo Confidencial.

a) Tramo largo “Valparaíso/Viña del Mar – Quintero”

13. Será definido como el mercado de transporte público colectivo de pasajeros, rural y remunerado, efectuado desde Valparaíso, pasando por Viña del Mar, Concón, luego tomando la ruta F-30-E y F-210 con destino al interior de Quintero y viceversa. De acuerdo a lo declarado por los participantes del mercado⁷, alrededor del 50% o más de los pasajeros transportados serían usuarios de este tramo en particular, constituyéndose en el tramo más importante o con mayor demanda de los analizados en esta denuncia.
14. Los demandantes principales de este tramo son los habitantes de la localidad de Quintero, quienes por razones laborales o de estudio se dirigen a Viña del Mar o Valparaíso, y viceversa. Dicho tramo tiene un marcado aumento de la demanda en los meses de enero y febrero de cada año.
15. Respecto a los participantes de este mercado, Sol del Pacífico y Costa Bus son las únicas empresas de buses que realizan el servicio completo en esta ruta durante todo el año.
16. Tanto en este mercado relevante correspondiente al tramo largo “Valparaíso/Viña del Mar - Quintero” como en el tramo corto “Quintero – Horcón” (que se definirá más adelante), existiría como alternativa al servicio de transporte de pasajeros de las empresas denunciadas el servicio ofrecido por las líneas de taxis colectivos que transitan esa ruta. No obstante, de acuerdo a los antecedentes recabados por esta Fiscalía⁸, dichos taxis colectivos no constituirían un sustituto importante al servicio prestado por las empresas denunciadas, dado que el número de vehículos que las distintas líneas de taxis colectivos destinan a estos servicios es menor y, por tanto, su capacidad de disciplinar el comportamiento de las empresas denunciadas también sería baja.
17. Adicionalmente, existe cierta competencia indirecta por parte de Transporte La Porteña Limitada (en adelante “La Porteña”), la que presta sus servicios por la ruta F-30-E desde Valparaíso a Quintero, pero sin ingresar por el camino interior F-210, sino que continuando hacia el norte por la ruta F-30-E hasta la localidad de La Ligua. Esto en la práctica se traduce en que la parte más relevante de la demanda de la ruta analizada en esta denuncia,

⁷ Ver N° 1 y 2 del Anexo Confidencial.

⁸ Ver N° 1 y 3 del Anexo Confidencial.

constituida por pasajeros que habitan o trabajan en la comuna de Quintero, no considere a La Porteña como un sustituto para estos efectos⁹.

18. Asimismo, existen otras empresas tales como Empresa de Transporte y Servicios Limequí S.A. (en adelante "Limequi") y Empresas de Transporte Comercial Guerra Limitada (en adelante "Buses Guerra") que ingresan a este mercado en el periodo estival, principalmente realizando el tramo de la ruta F-30-E que va desde Concón hasta Quintero.
19. En relación con lo anterior, existen en este mercado empresas con inscripción para operar en la ruta que abarca el litoral central, pero que operan activamente sólo en el período estival (los meses de enero y febrero), manteniendo el resto del tiempo una frecuencia mínima de manera de mantener vigente su inscripción en el Registro¹⁰. Dado que la operación de dichas empresas es sólo temporal, y tratándose de un análisis preliminar, no se considerará a dichas empresas como competidores relevantes del mercado¹¹.

b) Tramo corto "Quintero – Horcón"

20. Será definido como el mercado de transporte público colectivo de pasajeros, rural y remunerado, efectuado desde el interior de Quintero con destino a la localidad de Horcón y viceversa. De acuerdo a lo declarado por los participantes del mercado, este tramo sería el de segunda mayor importancia, dado que alrededor del 30% de los pasajeros transportados sería usuario de éste¹².
21. La demanda en este tramo está mayormente compuesta por los habitantes de Horcón que se dirigen a Quintero por razones laborales, de estudios o compras. Dicha demanda tiene una marcada estacionalidad entre los meses de enero y febrero, donde existe un número importante de veraneantes que se mueven entre estas localidades.
22. Respecto a los participantes del mercado, los principales competidores son, al igual que en los otros mercados analizados, las denunciadas Sol del

⁹ Ver N° 1, 2 y 4 del Anexo Confidencial.

¹⁰ Ver N° 1 y 2 del Anexo Confidencial.

¹¹ Por cierto, ello no quiere decir que en otras circunstancias un oferente temporal no pueda ser considerado un competidor actual o potencial en un mercado relevante dado.

¹² Ver N° 1 y 2 del Anexo Confidencial.

Pacífico y Costa Bus. Cabe señalar que tanto en este "tramo corto" como en la "ruta completa" que se definirá a continuación, la empresa Costa Bus habría comenzado a ofrecer sus servicios a partir de diciembre del año 2013¹³.

23. Además de las empresas denunciadas, existiría como alternativa el servicio de transporte de pasajeros ofrecido por las líneas de taxis colectivos entre las localidades de Quintero y Horcón y/o sub-tramos de estas localidades (por ejemplo, desde Quintero hacia Ventana). No obstante, según declaraciones de los propios oferentes de estos servicios¹⁴, la capacidad de traslado de pasajeros estaría limitada por el bajo número de autos que operan en la ruta.
24. En este mercado también existiría cierta competencia indirecta por parte de otras empresas que transitan la ruta F-30-E, como La Porteña, y otras empresas que además prestan sus servicios por esa ruta pero principalmente en el periodo estival, como Limequi y Buses Guerra. Además de las razones mencionadas en el análisis del mercado anterior, dichas empresas no serán consideradas competidores relevantes de este mercado, ya sea porque su servicio no pasa por el interior de Horcón o porque estas empresas no prestan servicios continuos todo el año.

c) Ruta completa "Valparaíso/Viña del Mar – Horcón"

25. Será definido como el mercado de transporte público colectivo de pasajeros, rural y remunerado, efectuado desde Valparaíso, pasando por Viña del Mar, Concón, luego tomando la ruta F-30-E con destino a la localidad de Horcón y viceversa.
26. Este mercado comparte las características de los mercados relevantes definidos anteriormente, tanto en términos de demanda cómo de los actores que participan en él.
27. Por consiguiente, existirían tres mercados relevantes distintos, sin perjuicio de que exhiban ciertos elementos comunes debido al traslape que se

¹³ Según Resolución Exenta N° 3364/13 de 10 de diciembre de 2013, emitida por el Seremitt de Valparaíso.

¹⁴ Ver N° 1 y 4 del Anexo Confidencial.

produce en las rutas. En vista de lo anterior, se analizarán algunas características de estos tres mercados relevantes de manera conjunta.

II.3. Participaciones de mercado

28. A continuación se revisará la participación de mercado de las empresas Sol del Pacífico y Costa Bus, en todos los mercados relevantes definidos de manera conjunta. Para ello, y ante la ausencia de datos respecto a ingresos o pasajeros transportados, se realizó una estimación de participación de mercado a partir de las frecuencias de salida entre noviembre del año 2015 y enero de 2016, antecedentes que fueron aportados por las mismas empresas a esta Fiscalía. Lo anterior, considerando que todas las salidas que realizan estas empresas consideran el tramo completo, es decir, desde Valparaíso hasta Horcón.
29. Cabe señalar que, por tratarse de un análisis preliminar y ante la imposibilidad de contar con mayores datos en esta etapa, no se considerará en la especie información de los potenciales sustitutos, tales como taxis colectivos u otras empresas que compiten en forma parcial en cada mercado relevante (tales como La Porteña, Limequi o Buses Guerra).

Cuadro N° 1
Participaciones de mercado en los mercados relevantes
(Cifras en base a número de salidas desde Valparaíso informadas por las empresas denunciadas)

Empresa	N° de salidas desde Valparaíso hacia Horcón				Participación estimada
	nov-15	dic-15	ene-16	Total	
Sol del Pacífico	3.587	3.747	4.232	11.566	82%
Costa Bus	789	898	831	2.518	18%
Total	4.376	4.645	5.063	14.084	100%

Fuente: Elaborado por la FNE en base a información entregada por Sol del Pacífico y Costa Bus.

30. De acuerdo al Cuadro N° 1 anterior, la empresa Sol del Pacífico es por lejos el principal actor del mercado, con alrededor del 82% de las salidas. Por su parte, Costa Bus participaría en estos mercados con alrededor de un 18%. Ello da cuenta de una fuerte asimetría entre los competidores directos y un claro liderazgo de Sol del Pacífico en cada uno de los mercados relevantes analizados.

31. De acuerdo a los datos anteriores, al calcular en este mercado el índice de concentración denominado "Índice de Herfindhal Hirschman" (en adelante "HHI"), éste arroja un valor de 7.063 puntos, lo que de acuerdo a los parámetros establecidos por la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración de octubre de 2012 de la FNE (en adelante la "Guía de Operaciones de Concentración") es considerado como un mercado altamente concentrado. Lo anterior, explicado evidentemente por la alta participación que posee Sol del Pacífico en este mercado, quien es el actor dominante en esta ruta.
32. Por su parte, según información provista por las empresas denunciadas¹⁵, habrían algunos socios de Costa Bus que al mismo tiempo tendrían buses que prestan servicios para Sol del Pacífico. Ello implicaría que existen socios de Costa Bus que tienen participación minoritaria en Sol del Pacífico.

II.4. Condiciones de entrada

33. Los requisitos necesarios para prestar el servicio de transporte público de pasajeros se establecen en el DS 212¹⁶. Estos requerimientos se refieren principalmente a la necesidad de contar con un vehículo apropiado para prestar el servicio y en hacer uso de instalaciones adecuadas para iniciar y terminar el recorrido.
34. Desde la perspectiva de la FNE, en general, una eventual barrera para ingresar al mercado del transporte público rural de pasajeros es el acceso a recintos desde los cuales los oferentes deben, imperativamente, iniciar o finalizar sus servicios¹⁷. En ciudades de más de 50.000 habitantes, como es el caso de Valparaíso, el servicio debe comenzar o terminar en un recinto habilitado para ello fuera de la vía pública; en otras palabras, en un terminal de buses. Por su parte, en las localidades de Quintero u Horcón, que tienen menos de 50.000 habitantes, podrían iniciar o finalizar sus servicios en la vía pública, bastándoles para ello una autorización municipal¹⁸.

¹⁵ Ver N° 1 y 2 del Anexo Confidencial.

¹⁶ En particular, en los artículos 3, 8, 31 y 54 de ese cuerpo normativo.

¹⁷ Según dispone el artículo 54 del DS 212: *"La locomoción colectiva rural, exceptuada la prestada con taxis colectivos, deberá iniciar o finalizar el servicio desde recintos especialmente habilitados para ello, los que deberán encontrarse fuera de la vía pública en ciudades de más de 50.000 habitantes. Tratándose de servicios rurales en ciudades de menos de 50.000 habitantes, los vehículos podrán iniciar o terminar sus servicios desde la vía pública, siempre que cuenten con la correspondiente autorización municipal. (...)"*.

¹⁸ Artículo 54 inciso segundo del DS 212.

35. De acuerdo a la información recabada por esta Fiscalía¹⁹, Sol del Pacífico y Costa Bus operan en la ciudad de Valparaíso en un terminal ubicado en Playa Ancha y en la localidad de Horcón en un terminal ubicado en la Avenida Principal. Con todo, no se observa en la especie que la obtención de un espacio sea especialmente dificultosa de forma tal que pudiera constituir una barrera a la entrada de este mercado.

III. ANÁLISIS DE LA CONDUCTA DENUNCIADA

36. Tal como se expuso más arriba, la denuncia apunta a la existencia de un acuerdo entre los oferentes del servicio de transporte público rural de pasajeros entre la ciudad de Valparaíso y la localidad de Horcón, dirigido a subir el valor del pasaje en \$100 o \$200, en julio de 2014. Adicionalmente, la denuncia se refiere a un eventual reparto de mercado por medio de las frecuencias de salida de los oferentes.
37. Corresponde, por tanto, a esta Fiscalía determinar si es que en los hechos denunciados puede constatarse la ejecución o celebración de hechos, actos o convenciones que puedan impedir, restringir o entorpecer la libre competencia, o tender a producir dichos efectos, en los términos contemplados en el artículo 3 letra a) del DL 211.
38. En primer lugar, y tal como describimos en el apartado anterior, este mercado se caracteriza por una fuerte asimetría en las participaciones de sus competidores. En efecto, mientras Sol del Pacífico -líder del mercado- tendría una participación superior al 80% del mercado, Costa Bus -su competidor más cercano- sólo tendría el 18% del mismo.
39. Teniendo en consideración el punto anterior, a continuación se analizará un cuadro que presenta las variaciones de tarifas producidas en la Ruta Horcón-Valparaíso entre el año 2011 y 2015 en lo que respecta a los principales puntos de origen o destino para cada mercado relevante definido en el presente informe.

¹⁹ Información provista por el Seremitt y en declaraciones prestadas ante esta Fiscalía, ver N° 1 y 4 del Anexo Confidencial.

Cuadro N° 2
Evolución de las principales tarifas a público en los mercados
relevantes²⁰

(Cifras en pesos, considera sólo el valor de la tarifa adulto de un pasajero normal)

(a) Sol del Pacífico

Mercado Relevante	Tramos		Tarifas adulto por año				
	Origen	Destino	2011	2012	2013	2014	2015
A. Tramo Largo	Valparaíso	Concón	700	700	700	700	700
A. Tramo Largo	Valparaíso	Quintero	1500	1500	1500	1500	1500
A. Tramo Largo	Viña del Mar	Concón	700	700	700	700	700
A. Tramo Largo	Viña del Mar	Quintero	1500	1500	1500	1500	1500
A. Tramo Largo	Concón	Quintero	700	700	700	900	900
B. Tramo Corto	Quintero	Horcón	700	700	700	800	800
C. Ruta Completa	Valparaíso	Horcón	1700	1700	1700	1700	1700
C. Ruta Completa	Viña del Mar	Horcón	1700	1700	1700	1700	1700
C. Ruta Completa	Concón	Horcón	1000	1000	1000	1100	1100

Fuente: Elaborado por la FNE en base a información entregada por Seremitt de Valparaíso y la empresa Sol del Pacífico.

(b) Costa Bus²¹

Mercado Relevante	Tramos		Tarifas adulto por año				
	Origen	Destino	2011	2012	2013	2014	2015
A. Tramo Largo	Valparaíso	Concón	700	700	700	800	800
A. Tramo Largo	Valparaíso	Quintero	1400	1400	1400	1500	1500
A. Tramo Largo	Viña del Mar	Concón	700	700	700	700	700
A. Tramo Largo	Viña del Mar	Quintero	1400	1400	1400	1400	1400
A. Tramo Largo	Concón	Quintero	700	700	700	800	800
B. Tramo Corto	Quintero	Horcón	N/A	N/A	700	800	800
C. Ruta Completa	Valparaíso	Horcón	N/A	N/A	1600	1700	1700
C. Ruta Completa	Viña del Mar	Horcón	N/A	N/A	1500	1600	1600
C. Ruta Completa	Concón	Horcón	N/A	N/A	1000	1100	1100

Fuente: Elaborado por la FNE en base a información entregada por Seremitt de Valparaíso y la empresa Costa Bus.

²⁰ El Cuadro N° 2 fue elaborado en base a los antecedentes aportados por las empresas denunciadas y el Seremitt de Valparaíso, principalmente consistentes en cartas de aviso enviadas por las correspondientes empresas al Seremitt dando aviso del alza de sus tarifas y las tarifas efectivamente cobradas por las empresas denunciadas para los distintos tramos analizados en esta denuncia. De acuerdo al DS 212, el transporte colectivo rural no tiene la obligación de informar los cambios en sus tarifas al Seremitt, sino que sólo anunciarlas al público. Sin perjuicio de lo anterior, en la práctica las empresas de este tipo suelen avisar los cambios en las tarifas al Seremitt y/o el mismo Seremitt solicita regularmente a las empresas que le envíen la actualización de sus tarifas para su registro.

²¹ De acuerdo a la información aportada por Costa Bus con fecha 28 de marzo de 2016 en respuesta al Oficio Reservado N° 54 de fecha 3 de marzo de 2016, esta empresa habría comenzado a prestar servicios en el tramo Quintero-Horcón en diciembre de 2013. La Resolución Exenta N° 3364/13 de 10 de diciembre de 2013 emitida por el Seremitt de Valparaíso autoriza a Costa Bus el nuevo trazado de sus servicios que incluye la localidad de Horcón.

40. El detalle de la evolución de las tarifas expuestas será analizado a continuación según el mercado relevante al que pertenecen.

a) Tramo largo “Valparaíso/Viña del Mar – Quintero”

41. En lo que respecta al llamado “tramo largo”, esta Fiscalía pudo constatar que Sol del Pacífico, la principal empresa del mercado, no ha realizado modificaciones en sus tarifas desde el año 2011 para los tramos que parten desde Valparaíso y Viña del Mar con dirección a la localidad de Quintero. Por otro lado, en el año 2014 Costa Bus alzó su tarifa en \$100 respecto del tramo Valparaíso-Quintero. Esta información resulta de importancia, considerando que los distintos participantes del mercado declararon que los pasajeros de este tramo serían los más relevantes de la Ruta Horcón-Valparaíso y que la denuncia señala que el periodo colusivo se habría concentrado en el año 2014.
42. Por su parte, en lo que se refiere al sub-tramo que se ubica dentro de esta ruta, que parte de la localidad de Concón hacia la comuna de Quintero, se verificó un alza de la tarifa de \$200 pesos por parte de Sol del Pacífico, la que fue informada al Seremitt con fecha 16 de julio de 2014 y entró en vigencia el 20 de julio de 2014. Por su parte, Costa Bus efectuó un alza de tarifas de \$100 pesos, la que fue informada al Seremitt con fecha 2 de octubre de 2014 y entró en vigencia el 1 de noviembre de 2014. Por tanto, Costa Bus habría alzado su tarifa al menos tres meses después de la implementación de la tarifa de su competidora y líder del mercado.

b) Tramo corto “Quintero – Horcón”

43. En lo que respecta a este mercado, se observa que en el principal tramo, esto es “Quintero – Horcón”, tanto Costa Bus como Sol del Pacífico efectuaron un alza de \$100 pesos a la tarifa, quedando para ambas empresas el pasaje adulto en \$800 pesos.
44. No obstante lo anterior, el alza de esta tarifa entre las empresas competidoras se produjo con un desfase de más de tres meses, al igual que como se describió para el tramo Concón-Quintero en el mercado relevante anterior. Dicha situación, considerando que en la especie no se observan otros elementos que permitan inferir un patrón o comportamiento colusivo,

podría ser consistente con una eventual reacción de un competidor que es minoritario en la ruta -Costa Bus- respecto del alza de tarifas efectuada por el actor dominante -Sol del Pacífico.

c) Ruta Completa “Valparaíso/Viña del Mar – Horcón”

45. Finalmente, la empresa líder de este mercado, Sol del Pacífico, no registra alzas de la tarifa a público adulto principal en este tramo, al menos desde el año 2011.
46. De esta manera, luego de revisar la información recabada para el periodo del eventual acuerdo colusorio, es decir, junio del año 2014, puede observarse que Sol del Pacífico, el principal actor del mercado en la Ruta Horcón-Valparaíso, habría sido el primero en tomar la decisión de subir las tarifas correspondientes a los tramos de Concón-Quintero, Quintero-Horcón y Concón-Horcón, habiendo enviado una carta al Seremitt de Valparaíso con fecha 16 de junio de 2014 y entrando en vigencia esas nuevas tarifas el día 20 de julio de 2014. Tres meses después, Costa Bus habría enviado una carta al Seremitt de Valparaíso con fecha 2 de octubre de 2014 dando cuenta del alza de sus tarifas para todos los tramos relevantes de la Ruta Horcón-Valparaíso (excepto por los tramos Viña del Mar-Concón y Viña del Mar-Quintero, que no fueron modificados) y entrando en vigencia con fecha 1 de noviembre de 2014. Ante la ausencia de evidencia en contrario, esta circunstancia sería compatible con una hipótesis de respuesta del competidor menos relevante ante el anuncio de aumento de tarifas dado a conocer por el líder de la Ruta Horcón-Valparaíso.
47. Así, luego de haber analizado las alzas de tarifas para los tres mercados relevantes mencionados anteriormente dentro del periodo 2011-2015, puede concluirse que el comportamiento de las variaciones de precios - cuando existieron - en las empresas denunciadas no constituyen en la especie un indicio relevante de patrón colusivo, considerando que: (i) no se produjeron al mismo tiempo, (ii) no necesariamente por el mismo monto, (iii) no se efectuaron alzas para exactamente los mismos tramos de la Ruta Horcón-Valparaíso y (iv) que para algunos de los tramos relevantes de dicha ruta (como los tramos Viña del Mar-Concón y Viña del Mar-Quintero) simplemente no se alzaron las tarifas.

48. Aunque no es parte de la denuncia, es importante notar que algunos de los socios de Costa Bus cuentan con una participación minoritaria en Sol del Pacífico, donde actuarían como prestadores de servicios con un número menor de buses. Como ha destacado esta Fiscalía, esto podría traer aparejados riesgos a la libre competencia²². Sin perjuicio de lo anterior, se trata en la especie de una participación minoritaria pasiva, ya que los socios de Costa Bus que tienen participación en Sol del Pacífico no tienen representación en los órganos de dirección o administración de esta última, no pudiendo, por tanto, ejercer derechos de control o veto de decisiones estratégicas de Sol del Pacífico. Respecto a los eventuales riesgos de coordinación, estos no justifican en el presente caso, por sí solos y en ausencia de otros antecedentes, iniciar una investigación por infracciones al artículo tercero letra a) del DL 211.
49. Por otro lado, la denuncia imputa a ambas empresas un reparto del mercado. El reparto consistiría en ajustar la frecuencia de salida al tamaño de la flota de cada empresa, asegurándoles mantener su participación de mercado. La denuncia no aporta ningún antecedente a este respecto, ni obran en la investigación indicio alguno de que la frecuencia de salida responda a un actuar concertado entre ambas. En efecto, que las frecuencias de salida se ajusten al tamaño de la flota de cada actor es perfectamente esperable en condiciones de competencia.
50. En suma, de los antecedentes examinados, no es posible concluir que exista algún patrón colusivo en las implementaciones de alzas tarifarias efectuadas por Sol del Pacífico y Costa Bus durante el año 2014, ni tampoco respecto a un eventual reparto de mercado entre las denunciadas, que ameriten la apertura de una investigación al respecto.
51. Lo anterior, pues: (i) existe una fuerte asimetría entre la participación de mercado de Sol del Pacífico y Costa Bus; (ii) no existen alzas de tarifas por parte del mayor actor del mercado en los principales tramos de dos mercados relevantes; (iii) en aquellos tramos en que Sol del Pacífico sí realizó alzas de tarifas, éstas exhiben marcadas diferencias en sus fechas de comunicación e implementación en relación a aquellas de Costa Bus, lo que contradice lo afirmado por la denuncia y podría ser concordante con hipótesis alternativas a las de colusión; (iv) respecto al eventual reparto de mercado, se observó

²² "Participaciones Minoritarias y Directores Comunes entre Empresas Competidoras", División de Fusiones y Estudios de la Fiscalía Nacional Económica, noviembre de 2013.

una fuerte asimetría entre la frecuencia de salidas de ambas empresas, lo que se condice con la diferencia en el número de buses inscritos en el Registro por cada empresa; (v) durante los periodos de mayor demanda participan actores de mercados conexos, tales como las empresas Limequi y Buses Guerra; y (vi) la ausencia de otros antecedentes relevantes que permitan inferir un actuar coordinado entre las denunciadas.

IV. CONCLUSIÓN

52. Analizados los antecedentes expuestos, no se han encontrado elementos o indicios que revelen un actuar coordinado de parte de los competidores en el mercado del transporte público rural de pasajeros entre Valparaíso y Horcón, en los términos del artículo 3 letra a) del DL 211, que justifiquen abrir una investigación.
53. Sin perjuicio de esta conclusión, es menester señalar que esta Fiscalía monitorea permanentemente el desempeño de los actores del mercado del transporte público colectivo de pasajeros. Prueba de ello son los requerimientos presentados por este Servicio en casos de prácticas colusivas en transporte urbano, interurbano y rural, que han sido acogidos por el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia²³.
54. En definitiva, esta Unidad sugiere archivar los antecedentes, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía Nacional Económica de velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

Saluda atentamente a usted,


JUAN CORREA SERRANO
JEFE UNIDAD ANTI-CARTELES

XCS
XCS

²³ Sentencia TDLC N° 133/2014 de 15 de enero de 2014; Sentencia TDLC N° 134/2014 de 30 de enero de 2014; Sentencia TDLC N° 136/2014 de 8 de mayo de 2014; Sentencia TDLC N° 137/2014 de 19 de junio de 2014; y Sentencia TDLC N° 141/2014 de 4 de noviembre de 2014.