

Santiago, 21 de abril de 2026

VISTOS:

- 1) La Denuncia Reservada Rol N°2783-24 FNE ("**Denuncia**"), relativa a eventuales conductas anticompetitivas de aquellas señaladas por el artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del entonces Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto Refundido, Coordinado y Sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 ("**DL 211**"), en el mercado del transporte público de pasajeros en la comuna de El Quisco ("**Denuncia**").
- 2) La Minuta de Archivo de fecha 21 de abril de 2026;
- 3) Lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3°, 39 y 41 del DL 211; y,

CONSIDERANDO:

- 1) Que, en con fecha 3 de junio de 2024, la Fiscalía Nacional Económica ("**FNE**" O "**Fiscalía**") recibió la Denuncia, en que se señala que las tarifas del transporte público, en particular taxis colectivos y buses, habrían experimentado un aumento constante y paralelo entre competidores, pasando de costar \$600 en 2023 a \$1100 a mediados de 2024, lo que se extendería tanto a microbuses como a taxis colectivos.
- 2) Que, en el contexto de las diligencias realizadas durante el proceso de admisibilidad de la Denuncia, la Fiscalía realizó, entre otras, las siguientes diligencias: (i) solicitó información a la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes y Comunicaciones ("**MTT**"), (ii) requirió antecedentes de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región de Valparaíso ("**Seremitt**"), (iii) solicitó la colaboración de la Policía de Investigaciones de Chile ("**PDI**") para recabar datos actualizados sobre empresas y tarifas, y (iv) se constituyó *in situ*, a través de sus profesionales, para recabar antecedentes adicionales a la información proporcionada por los demás organismos públicos.
- 3) Que, en primer lugar, Sociedad de Transportes y Servicios Taxibuses San Antonio S.A. ("**Buses San Antonio**") es la única empresa de buses colectivos que opera en El Quisco, haciendo inviable la existencia de un acuerdo colusorio al interior de este segmento.
- 4) Que, no obstante, con la finalidad de evaluar la hipótesis de un actuar coordinado que involucre ambos tipos de transporte (microbuses y taxis colectivos), esta División analizó las variaciones de las tarifas cobradas por Buses San Antonio en relación con sus costos operativos y las tarifas cobradas por las empresas de taxis colectivos de la comuna.

- 5) Que, de acuerdo con el registro de comunicaciones de alzas tarifarias de la Subsecretaría de Transportes del Ministerio de Transportes, Buses San Antonio estableció un valor de \$600 para este servicio a finales de 2021. Posteriormente, a principios de 2024, este valor fue incrementado a \$800, implicando un alza de 33% respecto al valor previo. Este aumento tarifario podría ser explicado plausiblemente como una respuesta al aumento del precio del diésel, principal componente de los costos variables de este tipo de transporte, que durante el mismo periodo tuvo un alza del 38%.
- 6) Que, adicionalmente, cabe hacer presente que, respecto a la temporalidad de la modificación tarifaria realizada por parte de Buses San Antonio a principios de 2024, esta fue notificada a la Seremitt 59 días después de que alguna de las empresas de taxis colectivos ingresara una comunicación de este tipo. Asimismo, el alza de tarifa no involucró exclusivamente el tramo local de El Quisco, sino que los 115 tramos del litoral central. Finalmente, no se encontró evidencia de comunicación directa o indirecta entre Buses San Antonio y las empresas de taxis colectivos de El Quisco, siendo improbable, en definitiva, una conexión entre ambos ajustes tarifarios.
- 7) Que, el resto del análisis se concentró únicamente en los oferentes de taxis colectivos locales, Piratour S.A. (“**Piratour**”) y Empresa de Transportes de Pasajeros Litoral El Quisco Ltda. (“**Línea Uno**”), como potenciales participantes de un acuerdo colusorio.
- 8) Que, la primera constatación es que los recorridos completos ofrecidos por ambas empresas no son perfectamente intercambiables, en la medida que presentan diferencias en el diseño y la extensión de sus trazados.
- 9) Que, a continuación, respecto de las tarifas base de las distintas líneas, es pertinente señalar que son bastante similares en cuanto a la extensión y recorrido que permiten transitar, comunicándose de manera destacada en vehículos y paraderos, siendo claramente visibles para el público y competidores.
- 10) Que, a partir de las comunicaciones enviadas a la autoridad de transporte, se desprende que ambas empresas implementaron una tarifa base de \$700 en 2022. El establecimiento de dicha tarifa fue notificado el 12 y 24 de noviembre de 2021 por Línea Uno y Piratour, respectivamente. Posteriormente, durante 2024, Piratour estableció una tarifa base de \$900 (notificada el 29 de octubre de 2023). Si bien esta División verificó que Línea Uno modificó su tarifa base en al menos una ocasión posterior a 2022, no existen registros de otras notificaciones a la autoridad por parte de esta empresa, ni tampoco el denunciante aporta antecedentes que permitan determinar los montos o las fechas de dichas alzas.

- 11) Que, el Denunciante no acompañó ni se recabaron antecedentes en las diligencias efectuadas por la Fiscalía o la PDI que permitan concluir que las modificaciones tarifarias antes reseñadas hayan correspondido a un acuerdo entre competidores, ni obra evidencia de que hayan existido comunicaciones directas o indirectas entre las empresas que componen este mercado. En particular, las diligencias de la PDI incluyeron la toma de declaraciones a conductores y controladores de frecuencia de los servicios analizados, quienes, consultados sobre las alzas tarifarias, no aportaron antecedentes que sugieran un acuerdo anticompetitivo.
- 12) Que, sin perjuicio de lo señalado, resulta relativamente esperable que dos empresas que prestan un servicio similar presenten cierto grado de convergencia en sus precios. Tal paralelismo no implica necesariamente la existencia de un acuerdo anticompetitivo, sino que puede obedecer a respuestas unilaterales frente a variaciones en los precios fijados por el competidor o la incidencia de costos comunes, sobre todo en mercados concentrados en los que se ofrece un servicio relativamente homogéneo, características presentes en el mercado analizado.
- 13) Que, a mayor abundamiento, se comprobó que las variaciones de las tarifas registradas serían consistentes con las tendencias experimentadas por el precio de la gasolina, según la serie histórica de la canasta del IPC durante el mismo periodo. Aun cuando este indicador refleja imperfectamente las tendencias locales y específicas del mercado bajo estudio, permite concluir que las variaciones de las tarifas examinadas se alinean razonablemente con las tendencias nacionales de costos de estos servicios, debilitando la hipótesis de un acuerdo anticompetitivo entre las empresas analizadas.
- 14) Que, dado lo anterior, se considera que no se justifica la instrucción de una investigación por una supuesta infracción al artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del DL 211.

RESUELVO:

1°.- ARCHÍVESE la Denuncia Reservada Rol N°2788-24 FNE, sin perjuicio de la facultad de la Fiscalía Nacional Económica de velar permanentemente por la libre competencia en el mercado y de la posibilidad de analizar la apertura de futuras investigaciones en caso de contar con nuevos antecedentes que así lo ameriten;

2°.- ANÓTESE Y COMUNÍQUESE.

Rol N°2788-24 FNE.

JORGE GRUNBERG PILOWSKY
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO