

**ANT.:** Denuncia Reservada Rol  
N°2783-24 FNE.

**MAT.:** Minuta de archivo.

**Santiago, 21 de abril de 2026**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFE DIVISION ANTI-CARTELES**

Por medio del presente, informo al señor Fiscal acerca de la Denuncia Reservada del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

#### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 3 de junio de 2024, la Fiscalía Nacional Económica (“**FNE**” o “**Fiscalía**”) recibió una denuncia de parte de un particular, respecto a eventuales conductas anticompetitivas en el mercado del transporte público de pasajeros en la comuna de El Quisco (“**Denuncia**”).
2. En la Denuncia 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 micros como a taxis colectivos.
3. Según lo dispuesto en los artículos 39 inciso primero y 41, ambos 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**”), y el párrafo 24 y siguientes del Instructivo Interno para el Desarrollo de las Investigaciones de la Fiscalía Nacional Económica, toda denuncia está sujeta a un examen de admisibilidad con el propósito de determinar si corresponde investigar o bien desestimar la misma.
4. A efectos de establecer lo anterior, 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.

5. De acuerdo con las consideraciones que se desarrollarán a continuación, esta División 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. Por estas razones, esta División recomienda al Sr. Fiscal Nacional Económico desestimar la Denuncia y archivar los antecedentes.

## II. MERCADO EN QUE INCIDE LA DENUNCIA

6. La Denuncia recae sobre el mercado de transporte público colectivo urbano de pasajeros en la comuna de El Quisco<sup>1</sup>.
7. La norma que regula el transporte de pasajeros en Chile es la Ley N°18.696 de 1988, que modifica artículo 6° de la Ley N°18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros. Esta normativa establece que, por regla general, el referido servicio se tratará de una actividad libre, sin perjuicio de la facultad del MTT para intervenir en el mercado, tanto a través de la dictación de normativa de aplicación general en determinadas materias, como mediante una serie de mecanismos regulatorios, como lo son las licitaciones, perímetros de exclusión y condiciones de prestación.
8. En lo que a determinación de las tarifas se refiere, tratándose de sistemas no regulados, como es el caso del transporte en la comuna de El Quisco, la regla que se aplica también es la libertad de precios, sin perjuicio de la norma establecida en el Art. 41 bis del DS 212, que señala que el valor de las tarifas, así como cualquier incremento de las mismas, deberá ser comunicado a la Seremitt respectiva con una anticipación de al menos treinta días corridos antes de su entrada en vigencia<sup>2</sup>.
9. La Denuncia se refiere específicamente a la provisión de los servicios de transporte público colectivo de pasajeros en la comuna de El Quisco realizada mediante dos modalidades: (i) taxis colectivos y (ii) buses colectivos (o “micros”)<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> De acuerdo al Art. 6 del Decreto Supremo N°212, de 1992, del MTT, Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros (“**DS 212**”), se consideran servicios urbanos de transporte público de pasajeros los que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido.

<sup>2</sup> Art. 41 bis, DS 212: *“En el caso de servicios de transporte público colectivo de pasajeros, el valor de la tarifa, así como cualquier incremento del mismo, deberá ser comunicado por escrito a la Secretaría Regional respectiva con una anticipación de, a lo menos, 30 días corridos antes de su entrada en vigencia. Con el mismo plazo, el responsable del servicio deberá comunicar a los usuarios dicha variación mediante medios escritos exhibidos en un lugar visible al interior de los vehículos, quedando prohibida, para estos efectos, la utilización de cualquier aviso, leyenda o anuncio tanto en el parabrisas como en los demás vidrios del vehículo”.*

*En todo caso, el Secretario Regional respectivo podrá reducir el plazo de 30 días antes señalado, hasta por un mínimo de 15 días corridos”.*

<sup>3</sup> Si bien también existen líneas de taxis particulares en la comuna de El Quisco, estas no son objeto de la Denuncia bajo análisis.

10. Respecto al segmento de taxis colectivos, se observa que existen dos empresas que ofrecen estos servicios de manera local: Piratour S.A. (“**Piratour**”) y Empresa de Transportes de Pasajeros Litoral El Quisco Ltda. (“**Línea Uno**”). Adicionalmente, existen otras líneas de taxis colectivos que atraviesan la ciudad como parte de recorridos más amplios a lo largo del camino costero de la Región de Valparaíso, desde Algarrobo a San Antonio (“**Litoral Central**”), aunque sin ingresar a los principales puntos de la comuna. Sin perjuicio de la presión competitiva que puedan ejercer en determinados tramos, esta División considera que dichos servicios no pertenecen al mismo segmento de servicio que las empresas de taxis colectivos locales objeto de la Denuncia.
11. Por otro lado, Sociedad de Transportes y Servicios Taxibuses San Antonio S.A. (“**Buses San Antonio**”) es el único oferente de transporte de pasajeros en buses colectivos en El Quisco. Cabe hacer presente que esta empresa transita por la comuna como parte de recorridos más extensos a través del Litoral Central, lo que produce traslapes en ciertos tramos con los servicios locales de taxis colectivos.
12. Atendidas las diferencias existentes en la calidad y precio de ambos sistemas de transporte, esta División estima que las empresas de buses y taxis colectivos de El Quisco pertenecen a segmentos de servicio diferentes. Efectivamente, mientras los buses colectivos permiten trasladar a un mayor número de pasajeros de manera simultánea, los taxis colectivos ofrecen un servicio más personalizado, cómodo y con una mayor diversidad de trazados, cubriendo zonas que las micros no pueden, o no les resulta conveniente, acceder. Esta diferenciación se refleja en tarifas de taxis colectivos entre un 25% y un 300% superiores a las de los buses colectivos, según el tramo recorrido<sup>4</sup>.

### III. ANÁLISIS DE LOS HECHOS DENUNCIADOS

13. Conforme a lo señalado precedentemente, el presente análisis tuvo por objeto indagar la existencia de eventuales indicios de acuerdos anticompetitivos recaídos en las tarifas cobradas por las empresas que ofrecen servicios de transporte colectivo de pasajeros en El Quisco, considerando a los buses y taxis colectivos como segmentos de servicio separados que ejercen cierta presión competitiva entre sí.
14. En primer lugar, como ya fue apuntado, 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.

---

<sup>4</sup> Según la última comunicación de alza de tarifa informada a la FNE, enviada a la autoridad de transporte por parte de Buses San Antonio a principios de 2024, la tarifa para el servicio de transporte de pasajeros en buses colectivos al interior de El Quisco es de \$800. En cambio, según la última comunicación de tarifa informada a este servicio, enviada por Piratour a finales de 2024, las tarifas diurnas mínimas y máximas de esta empresa tienen un valor de \$1.000 y \$3.200, respectivamente.

15. No obstante, con la finalidad de evaluar la hipótesis de un actuar coordinado que involucre ambos tipos de transporte, 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.
16. Al momento de la Denuncia, Buses San Antonio contaba con una flota de 170 vehículos inscritos para la operación de múltiples recorridos a lo largo del Litoral Central, cuya tarificación se realiza por tramos. Para efectos de los hechos denunciados, la tarifa relevante corresponde al tramo local de la Ruta 10, la cual permite transportarse al interior de El Quisco.
17. De acuerdo con el registro de comunicaciones de alzas tarifarias de la Subsecretaría de Transportes del MTT, 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.
18. Según la serie histórica de la canasta del Índice de Precios al Consumidor (“IPC”), el precio del diésel—principal componente de los costos variables de este tipo de transporte— registró un aumento similar superior durante el mismo periodo (38%)<sup>5</sup>. Así, esta División estima plausible que el ajuste tarifario haya correspondido a una respuesta unilateral de la empresa ante el incremento de sus costos.
19. 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 mencionadas *supra* ingresara una comunicación de este tipo, como se mostrará más adelante. Asimismo, es pertinente destacar que el ajuste tarifario realizado por Buses San Antonio no involucró únicamente al tramo local de El Quisco, sino que también a otros 115 tramos repartidos a lo largo del Litoral Central. Considerando, además, que no se encontró evidencia de comunicación directa o indirecta entre Buses San Antonio y las empresas de taxis colectivos de El Quisco, esta División considera improbable que exista una conexión entre ambos ajustes tarifarios<sup>6</sup>.
20. De esta manera, el resto del análisis considera únicamente a los oferentes de taxis colectivos locales, Piratour y Línea Uno, como potenciales participantes de un acuerdo colusorio.

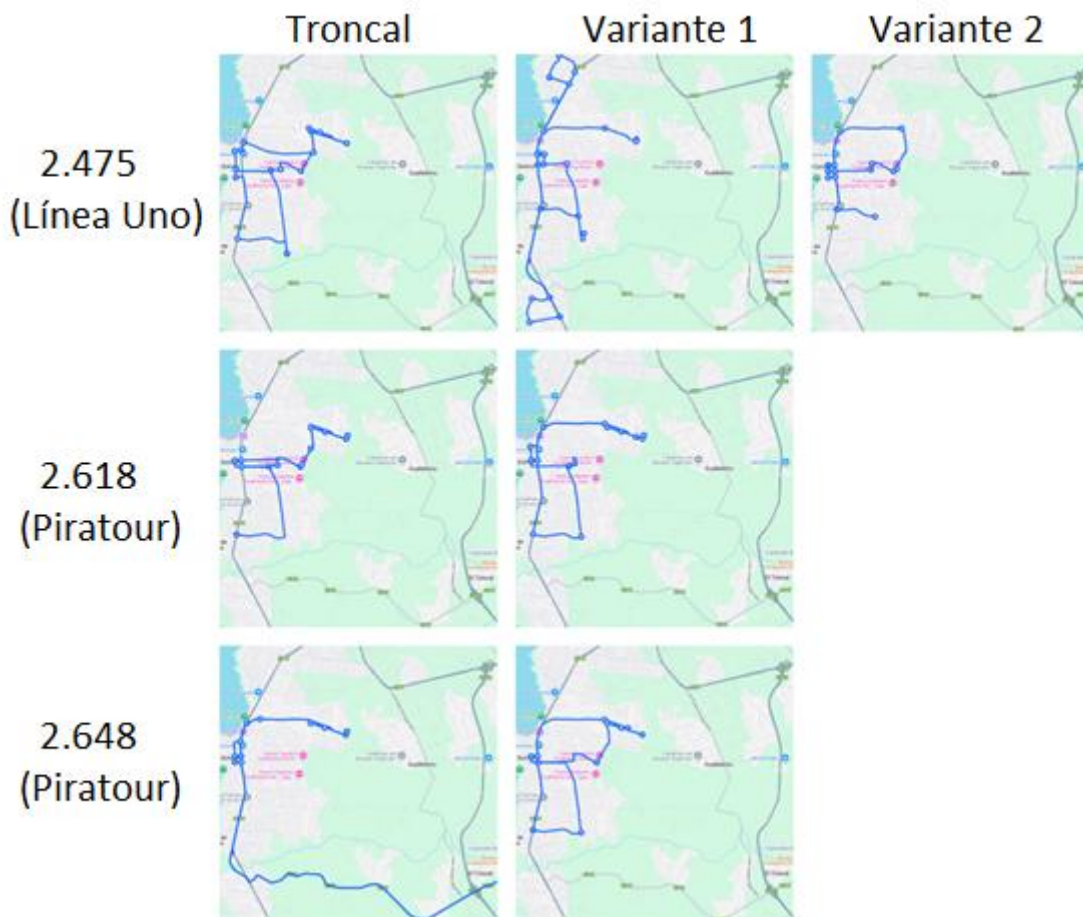
---

<sup>5</sup> Véase "Índice de Precios al Consumidor" elaborado por el Instituto Nacional de Estadísticas. Disponible en: <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/indices-de-precio-e-inflacion/indice-de-precios-al-consumidor> [Última visita: 21/04/2026].

<sup>6</sup> Tampoco se encontraron indicios de conexión entre el alza tarifaria de Buses San Antonio y las modificaciones de precios notificadas por los oferentes de taxis colectivos que prestan servicios a lo largo del Litoral Central distintos a Piratour y Línea Uno.

21. Ambas empresas inician sus recorridos desde la intersección entre Av. Isidoro Dubournais y Alcalde Raúl Romero Erazo, arteria principal de la comuna de El Quisco. Al momento de la Denuncia, Piratour contaba con una flota de 28 vehículos inscritos, dispuestos a la operación de dos líneas de servicio (números de registro 2618 y 2648). Por su parte, Línea Uno contaba con una flota de 33 vehículos inscritos, destinados a la operación de una línea de servicio (número de registro 2475).
22. Cada línea de servicio cuenta con al menos un recorrido troncal y una variante, cuya tarificación se realiza por tramos. Los servicios de estas líneas comienzan desde una “tarifa base”, correspondiente al valor mínimo cobrado a un pasajero por utilizar el transporte, y se extienden progresivamente hasta abarcar los recorridos completos de cada línea.
23. Tal como es posible observar en el Gráfico 1, 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.

**Gráfico 1. Recorridos de Línea Uno y Piratour**



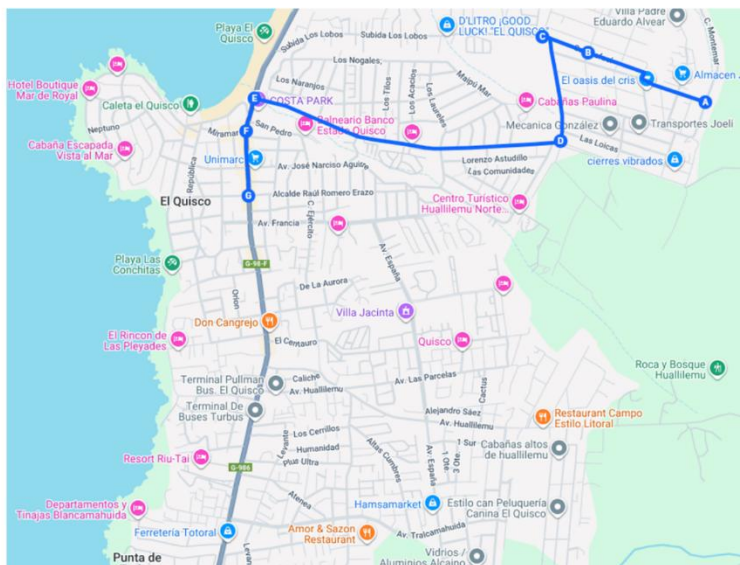
Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el MTT.

24. 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. En

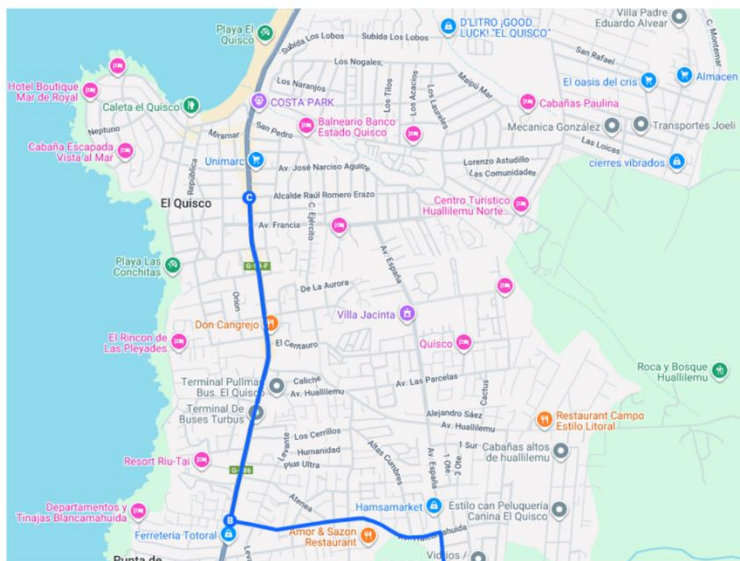
particular, esta tarifa se aplica a tramos que conectan el centro de la ciudad con el sector de Av. Montemar, al norte de la comuna, o la zona ubicada entre Av. Tralcahumaida y Av. España, al sur. El Gráfico 2 ejemplifica, aproximadamente, los tramos que estas tarifas permiten recorrer hacia el norte (panel a) y sur (panel b) de la comuna de El Quisco.

**Gráfico 2. Recorridos de tarifas base**

**Panel a) Centro a zona norte**



**Panel b) Centro a zona sur**



Fuente: Elaboración propia en base a datos aportados por el MTT.

25. En relación con la tarifa base de los recorridos, se hace presente que sus valores se comunican de manera destacada en los vehículos y paraderos de cada línea, siendo claramente visibles para el público y competidores (Imagen 1).

**Imagen 1. Tarifario Línea Uno**



Fuente: Inspección in situ realizada por funcionarios de esta División.

26. En base a estos antecedentes, esta División limitó su análisis a las tarifas base cobradas por ambas compañías, Piratour y Línea Uno, previo a la Denuncia, segmento donde la existencia de un acuerdo anticompetitivo podría resultar más plausible<sup>7</sup>.
27. 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<sup>8</sup>, 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.
28. Por su parte, el Denunciante no acompañó ni se recabaron antecedentes en las diligencias efectuadas por la Fiscalía o la PDI que permitan concluir que las

<sup>7</sup> Todas las tarifas consideradas en el presente análisis son diurnas, atendido que este horario tiende a ser el más relevante en términos de volumen de pasajeros transportados.

<sup>8</sup> Según se consigna en un tarifario reportado en un informe elaborado por la PDI, el valor de la tarifa base de Línea Uno asciende a \$1000 desde el 1° de enero de 2025. Lo mismo pudo ser constatado en la visita en terreno de 16 de agosto de 2025. Este precio es más bajo que el informado en la Denuncia, la que señala que a mediados de 2024 se habría estado cobrando una tarifa de al menos \$1.100.

modificaciones tarifarias antes reseñadas hayan correspondido a un acuerdo entre competidores, ni existe 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<sup>9</sup>.

29. De cualquier manera, sería esperable que dos empresas que prestan un servicio similar presenten cierto grado de convergencia en sus precios. Tal paralelismo no implicaría 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<sup>10</sup>.
30. A mayor abundamiento, esta División 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<sup>11</sup>. En efecto, mientras las tarifas analizadas aumentaron un 28,6% entre 2022 y 2024, el valor de la gasolina<sup>12</sup> experimentó un alza de 25%.
31. 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.

#### IV. CONCLUSIÓN

32. A partir de los antecedentes recabados y analizados durante el periodo de admisibilidad, a juicio de esta División, no es posible concluir la existencia de elementos o indicios que revelen un actuar coordinado por parte de las empresas

---

<sup>9</sup> Las declaraciones, efectuadas el 14 de mayo de 2025, fueron realizadas a tres conductores y dos controladores de frecuencia de servicios de taxis colectivos y particulares de El Quisco.

<sup>10</sup> Al respecto, ver Sentencias N°57/2007 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, en caso *FNE contra Isapre ING S.A. y otros*, y N°33715 de la Corte Suprema, en caso *Asoex A.G. contra Ultramar Agencias Marítimas S.A. y otros*. A mayor abundamiento, ver: OCDE. (1999). *Oligopolio*. Mesa redonda sobre política de competencia de la OCDE. Disponible en: [https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/1999/10/oligopoly\\_e78f389c/4f85ebf0-en.pdf](https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/1999/10/oligopoly_e78f389c/4f85ebf0-en.pdf) [Última visita: 21/04/2026].

<sup>11</sup> Véase "Índice de Precios al Consumidor" elaborado por el Instituto Nacional de Estadísticas. Disponible en: <https://www.ine.gob.cl/estadisticas/economia/indices-de-precio-e-inflacion/indice-de-precios-al-consumidor> [Última visita: 21/04/2026].

<sup>12</sup> La flota inscrita de ambas empresas, a la fecha de la denuncia, se compone mayoritariamente de vehículos a gasolina, con una presencia minoritaria de unidades diésel. En concreto, 59 de 61 vehículos inscritos funcionan a gasolina.

denunciadas, en los términos del artículo 3° incisos primero y segundo letra a) del DL 211, que justifiquen la apertura de una investigación.

33. Conforme a lo anterior, se recomienda declarar inadmisibles la presente Denuncia, 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 una investigación en caso de contar con nuevos antecedentes que así lo ameriten.

Saluda atentamente a usted,

**MATÍAS BELMONTE PARRA**  
**JEFE DIVISIÓN ANTI-CARTELES**

MGM/RSS