

---

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA  
LIBRE COMPETENCIA

---

RESOLUCIÓN N° 90 /2026

Santiago, veintisiete de mayo de dos mil veintiséis.

<b>PROCEDIMIENTO</b>	:	No Contencioso
<b>ROL</b>	:	NC N° 555-25.
<b>CONSULTANTE</b>	:	Fiscalía Nacional Económica.
<b>OBJETO</b>	:	Determinar si las reglas que rigen la administración del terminal de buses de la ciudad de Santa Cruz por parte de Sociedad Inmobiliaria Terminal de Santa Cruz Limitada, en consideración a su estructura de propiedad, se ajustan o no al Decreto Ley N° 211.
<b>APORTANTES DE ANTECEDENTES</b>	:	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Asociación Gremial de Empresarios del Transporte de Pasajeros de Santa Cruz</li> <li>2. Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones</li> <li>3. Sociedad Inmobiliaria Terminal de Santa Cruz Limitada</li> </ol>

## CONTENIDO

<b>I. PARTE EXPOSITIVA.....</b>	<b>2</b>
A. CONSULTA .....	2
B. RESOLUCIÓN DE INICIO .....	2
C. APORTANTES DE ANTECEDENTES .....	3
D. AUDIENCIA PÚBLICA.....	4
<b>II. PARTE CONSIDERATIVA .....</b>	<b>4</b>
A. LA CONSULTA Y SU ALCANCE .....	4
B. MARCO NORMATIVO Y REGULACIÓN DEL TERMINAL .....	5
C. RELACIÓN ENTRE LA ASOCIACIÓN GREMIAL Y TRANSPORTES SALAMANCA .....	7

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

D. MERCADOS.....	8
D.1 Mercado aguas arriba: servicios de arriendo de losa y boleterías en la ciudad de Santa Cruz.....	10
D.2 Mercados aguas abajo: prestación de servicios de transporte interurbanos y rurales de pasajeros, en recorridos que comienzan, terminan o tienen parada intermedia en la ciudad de Santa Cruz.....	13
E. ANÁLISIS DE COMPETENCIA DE LOS RIESGOS IDENTIFICADOS EN LA CONSULTA.....	15
E.1 Riesgos identificados por la FNE .....	15
E.2 Medidas propuestas por la FNE.....	19
E.3 Análisis de los riesgos y medidas propuestas por la FNE.....	20
<b>III. PARTE RESOLUTIVA .....</b>	<b>32</b>

**I. PARTE EXPOSITIVA**

**A. CONSULTA**

1. A folio 4, el 14 de noviembre de 2025, comparece Jorge Grunberg Pilowsky, Fiscal Nacional Económico, en representación de la Fiscalía Nacional Económica (en adelante, “FNE” o “Fiscalía”), todos domiciliados para estos efectos en Huérfanos N° 670, piso 8, Santiago e interpuso asunto de carácter no contencioso a fin de que el Tribunal evalúe la pertinencia del establecimiento de condiciones preventivas que deberán ser cumplidas en la administración del terminal de buses de la ciudad de Santa Cruz (en adelante, “Terminal”) por parte de la Sociedad Inmobiliaria Terminal de Santa Cruz Limitada (en adelante, “Sociedad Inmobiliaria”).

**B. RESOLUCIÓN DE INICIO**

2. A folio 6, el 26 de noviembre de 2025, se dio inicio al procedimiento con el objeto de determinar si las reglas que rigen la administración del terminal de buses de la ciudad de Santa Cruz por parte de Sociedad Inmobiliaria

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Terminal de Santa Cruz Limitada, en consideración a su estructura de propiedad, se ajustan o no al Decreto Ley N° 211. Por medio de dicha resolución se ordenó oficiar a: **(a)** Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**Ministerio**” o “**MTT**”); **(b)** la Ilustre Municipalidad de Santa Cruz; **(c)** la Sociedad Inmobiliaria; **(d)** la Asociación Gremial de Empresarios del Transporte de Pasajeros de Santa Cruz (en adelante, “**Asociación Gremial**”); **(e)** Transportes Salamanca Sociedad Anónima (en adelante, “**Transportes Salamanca**”); y **(f)** las empresas que presten servicios de transporte de pasajeros que utilicen el Terminal, que no formen parte de la Asociación Gremial y que cuenten con medios de contacto expeditos, a fin de que las instituciones listadas precedentemente, así como otros terceros que tuvieran interés legítimo, aportaran antecedentes.

**C. APORTANTES DE ANTECEDENTES**

3. A folio 49, el 8 de enero de 2026, aportó antecedentes la Asociación Gremial (en adelante, “**Antecedentes A.G.**”), socia de la Sociedad Inmobiliaria con un 49% de los derechos societarios, quien hizo presente consideraciones sobre la participación societaria y la administración del Terminal por la Sociedad Inmobiliaria y negó haber incurrido en negativas o restricciones de acceso a nuevos operadores al Terminal o en intercambios de información sensible. Adicionalmente, informó sobre la existencia de un juicio arbitral de disolución societaria de la Sociedad Inmobiliaria, producto de un conflicto entre la Asociación Gremial y Transportes Salamanca.

4. A folio 52, el 22 de enero de 2026, aportó antecedentes el MTT e hizo referencia al marco normativo que rige el transporte público de pasajeros. Agregó que no tiene competencias para regular las condiciones de administración del Terminal, pero que se advierte que un protocolo de acuerdo suscrito entre la Ilustre Municipalidad de Santa Cruz y la Sociedad Inmobiliaria el 26 de marzo de 2012 (en adelante, “**Protocolo de Acuerdo**”) no establece condiciones de operación y acceso al Terminal, ni tampoco regula las tarifas que la Sociedad Inmobiliaria puede cobrar a los usuarios del Terminal.

5. A folio 61, el 22 de enero de 2026, aportó antecedentes la Sociedad Inmobiliaria, quien administra el Terminal y acompañó dos documentos: **(a)** datos de empresas que operan en el Terminal, al año 2025; y, **(b)** reglamento interno actualizado del Terminal de Buses de Santa Cruz.

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

D. AUDIENCIA PÚBLICA

6. A folio 62, el 5 de febrero de 2026, se citó a la audiencia pública de rigor para que quienes hubiesen aportado antecedentes puedan manifestar su opinión. La publicación en el Diario Oficial de esta citación se efectuó el 3 de marzo del presente año, según consta a folio 65. La audiencia pública fue realizada el 8 de abril de 2026, según consta del certificado de folio 96, quedando en estado de acuerdo con la misma fecha. En la audiencia intervinieron los apoderados de la Fiscalía Nacional Económica, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y la Asociación Gremial de Empresarios del Transporte de Pasajeros de Santa Cruz A.G.

II. PARTE CONSIDERATIVA

A. LA CONSULTA Y SU ALCANCE

7. La FNE expone que durante la Investigación Rol FNE N° 2662-21, referida al mercado de provisión de losa y boletería en el terminal de buses de la ciudad de Santa Cruz, Región del Libertador General Bernardo O'Higgins, tomó conocimiento de aspectos relacionados con la forma en que se administraba el Terminal, que generarían riesgos para la libre competencia (en adelante, la “Consulta”).

8. La Fiscalía expone que la ciudad de Santa Cruz posee un único terminal municipal público, de carácter rural e interurbano, ubicado al centro de la ciudad. Su administración y el arriendo de la propiedad fueron entregadas en 1998 por la Iltr. Municipalidad de Santa Cruz (en adelante, “Municipalidad de Santa Cruz”) a la Asociación Gremial, quien inmediatamente cedió el contrato de arrendamiento a la Sociedad Inmobiliaria, la que mantiene la administración del Terminal hasta 2037.

9. En definitiva, la FNE solicita al Tribunal pronunciarse sobre si la administración del Terminal por parte de la Sociedad Inmobiliaria—cuyos socios son la Asociación Gremial con un 49% de los derechos sociales y Transportes Salamanca con un 51%— se ajusta o no al D.L. N° 211, estableciendo, de considerarlo necesario, las condiciones preventivas que deberán cumplirse para que no se infrinjan las disposiciones de dicho cuerpo normativo.

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

10. Las actuales condiciones del contrato de arriendo entre la Municipalidad de Santa Cruz y la Sociedad Inmobiliaria son el resultado de un conflicto judicial que concluyó en marzo de 2012. En particular, se trataba de un conflicto de naturaleza civil entre la Asociación Gremial, la Sociedad Inmobiliaria y la Municipalidad de Santa Cruz, que fue conocido por la Excm. Corte Suprema en virtud de recursos de casación en el fondo, instancia en la cual se celebró el Protocolo de Acuerdo (véase párrafo 4), que fue aprobado en el contexto de una audiencia de conciliación.

11. Por medio del Protocolo de Acuerdo, se entregó la administración y explotación del Terminal a la Sociedad Inmobiliaria, hasta el 28 de marzo de 2037, a cambio de un canon de arriendo de 102,3 Unidades de Fomento mensuales.

12. La Fiscalía argumenta que este protocolo no regula condiciones de operación y acceso al Terminal, ni tampoco tarifas, de modo que se genera un amplio espacio de discrecionalidad para la Sociedad Inmobiliaria. Este vacío regulatorio justificaría la necesidad de establecer las condiciones que solicita.

#### **B. MARCO NORMATIVO Y REGULACIÓN DEL TERMINAL**

13. El transporte público de pasajeros es un servicio público cuya regulación ha sido entregada al MTT. De acuerdo con la Ley N° 18.696 que Modifica artículo 6° de la Ley N° 18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros (en adelante, “**Ley N° 18.696**”), el MTT es el organismo encargado de establecer las condiciones y dictar la normativa dentro de la que funcionarán estos servicios. En este contexto, el inciso vigésimo sexto del artículo 3° de la Ley N° 18.696 dispone que dicho Ministerio establecerá un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros (en adelante, “**Registro de Servicios de Transporte**”), el que será “*un catastro global de todas las modalidades de servicios de transporte público de pasajeros en que se consignarán todos aquellos antecedentes que dicho Ministerio considere pertinentes como para realizar las fiscalizaciones y controles que correspondan*”.

14. Además, el artículo 10 de la Ley N° 19.040 que establece las Normas para Adquisición por el Fisco de Vehículos que Indica y Otras Disposiciones Relativas al Transporte Remunerado de Pasajeros, dispone que los vehículos que se destinen a servicios de transporte público remunerado de pasajeros deberán

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

estar inscritos en el Registro de Servicios de Transporte. Esta inscripción es un requisito para la prestación de este tipo de servicios, cualquiera sea su modalidad (aporte de antecedentes MTT, p. 2).

15. En su aporte de antecedentes, el MTT describe que su Decreto Supremo N° 212 de 1992 (en adelante, “D.S. N° 212”) permite clasificar los servicios de transporte público remunerado en: (a) servicios urbanos, prestados al interior de las ciudades o conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido; (b) servicios rurales, que son aquellos que sin superar los 200 kilómetros de recorrido, exceden el radio urbano; y, (c) servicios interurbanos, que superan los 200 kilómetros de recorrido o que sin exceder dicha distancia, unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras de la quinta región (artículo 6°, D.S. N° 212).

16. El artículo 8° del mismo decreto exige que la solicitud de inscripción al Registro de Servicios de Transporte debe especificar la ubicación del o los terminales autorizados que el interesado se encuentre habilitado a utilizar. Así, contar con un terminal es un requisito para inscribir servicios rurales e interurbanos y, al mismo tiempo, es condición necesaria para prestarlos (aporte de antecedentes MTT, p. 3).

17. Asimismo, las municipalidades están encargadas de hacer cumplir las normas y reglamentos para implementar la política de terminales no urbanos, así como de la supervisión de la construcción y operación de los terminales que se instalen dentro de su jurisdicción, según el artículo 2° numeral III) del Decreto N° 94 de 1984 del MTT.

18. La ordenanza municipal aprobada por el Decreto Exento N° 1.242 de 3 de diciembre de 2008 de la Municipalidad de Santa Cruz, sobre terminales de locomoción colectiva no urbana (en adelante, “**Ordenanza Municipal**”), regula el funcionamiento de los establecimientos municipales y privados destinados a terminales de locomoción colectiva no urbana. El artículo 37 prohíbe a los empresarios y choferes de buses estacionar fuera del recinto del Terminal, en espera de pasajeros, lo que será controlado y sancionado por Carabineros de Chile e Inspectores Municipales.

19. Por otro lado, en cuanto a la regulación emitida por el propio Terminal se encuentra el “Reglamento Interno de Operaciones del Terminal de Buses de Santa Cruz” (en adelante, “**Reglamento de Operaciones**”). En autos constan dos versiones, una de abril de 2024 (folio 9, acompañada por la FNE) y otra de

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

enero de 2026 (folio 58, acompañada por la Sociedad Inmobiliaria), las que no tienen diferencias relevantes para efectos de este Consulta y sólo difieren en aspectos relacionados al derecho laboral. Este documento regula principalmente las condiciones que deben cumplir los usuarios del Terminal en el uso de boleterías, andenes de embarque, patio de maniobras y demás servicios, así como el comportamiento del público, con el fin “*del más eficiente funcionamiento del Terminal y para resguardar los derechos de los concesionarios, de los comerciantes y de los peatones*” (Reglamento de Operaciones, p. 1).

20. Asimismo, a folio 70, la Fiscalía acompañó el expediente de la Investigación Rol N° 2662-21, luego de la solicitud del Tribunal de folio 68. Las versiones públicas de dichos documentos constan a folio 83, según certificado de folio 82.

21. En particular, destaca la respuesta al Oficio N° 1516-2023, en que la Sociedad Inmobiliaria remitió a la Fiscalía un “*Protocolo de Ingreso de Empresas de Transporte Público de Pasajeros Remunerado*” (en adelante, “**Protocolo de Ingreso**”), establecido durante 2023 y que contempla las condiciones para analizar el acceso de nuevas empresas de transporte al Terminal, regulando la respuesta de la Sociedad Inmobiliaria a quienes estén interesados en utilizar el Terminal. El Protocolo de Ingreso no fue acompañado ni mencionado por la Fiscalía en la Consulta, ni durante la tramitación del procedimiento.

**C. RELACIÓN ENTRE LA ASOCIACIÓN GREMIAL Y TRANSPORTES SALAMANCA**

22. Por medio del aporte de antecedentes de la Asociación Gremial, se incorporó al proceso información relativa a un juicio arbitral de disolución anticipada de la Sociedad Inmobiliaria, cuestión no abordada en la Consulta. A raíz de lo anterior, a folio 68 el Tribunal solicitó información a la consultante, a la Asociación Gremial y a la Sociedad Inmobiliaria sobre este tema.

23. Los antecedentes aportados por estas últimas dan cuenta que el juicio arbitral se encuentra en tramitación, en particular, en etapa procesal probatoria. El juicio se inició por medio de una demanda de la Asociación Gremial interpuesta en noviembre de 2024, donde acusó a su socia, Transportes Salamanca, de haberla excluido de la administración del Terminal y provocar perjuicios a la Sociedad Inmobiliaria. En consecuencia, solicitó, entre otros, que

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

(a) Transportes Salamanca rindiera cuenta de las partidas que componen la administración desde 2016 a la fecha; (b) se disponga la remoción de Transporte Salamanca de la administración de la sociedad; y, (c) se disponga la disolución anticipada de la Sociedad Inmobiliaria, restituyendo a cada socio su aporte, el que en el caso de la Asociación Gremial corresponde al contrato de arrendamiento del Terminal con la Municipalidad de Santa Cruz.

24. Por su parte, Transportes Salamanca al contestar la demanda arbitral se opuso a la disolución de la Sociedad Inmobiliaria y manifestó su interés en continuar con ella hasta el fin del contrato de arrendamiento, en 2037.

25. Por último, sobre la relación entre el juicio arbitral y la Consulta, a folio 77 la FNE señaló que, de acogerse lo solicitado por la Asociación Gremial, existe el riesgo que dicho contrato le sea restituido, quedando la administración del Terminal íntegramente bajo su control, lo que agravaría aún más los riesgos para la competencia que identificó en su Consulta.

**D. MERCADOS**

26. Para efectos de analizar si la operación del Terminal de Santa Cruz genera riesgos a la libre competencia corresponde, en primer lugar, determinar el o los mercados en los que incidiría la administración del terminal, sobre los cuales se podrían materializar los riesgos identificados por la FNE. De acuerdo con lo que se expondrá en las secciones siguientes, es posible identificar dos mercados en los que incidiría la operación del Terminal: (a) aguas arriba, los servicios de arriendo de losa y boleterías para el transporte rural e interurbano prestados por terminales; y (b) aguas abajo, la prestación de servicios de transporte interurbanos y rurales de pasajeros.

27. En cuanto a la dimensión del producto aguas arriba, no hay antecedentes en el expediente que contradigan la definición propuesta por la FNE. En particular, la regulación descrita en la sección B es consistente con una restricción particular a las losas y boleterías que están destinadas a este tipo de transporte.

28. En cuanto a la dimensión geográfica del mercado aguas arriba, no se aportaron antecedentes que diesen cuenta sobre una eventual sustitución entre el Terminal de Santa Cruz y los terminales de otras ciudades aledañas. En efecto, según pudo constatar la FNE, los terminales más cercanos son el de San

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Fernando, a 40 kilómetros de distancia aproximadamente, y el de Curicó, a 59 kilómetros, lo que los hace poco viables para los pasajeros que provienen o tienen como destino la ciudad de Santa Cruz (Consulta, p. 6). De tal modo, se considerará que el mercado está conformado únicamente por los terminales de servicios interurbanos y rurales —según la definición dispuesta en el artículo 6° del Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones—, que ofrecen sus servicios en la ciudad de Santa Cruz, donde actualmente existe únicamente el terminal objeto de la Consulta.

29. Por otra parte, en cuanto a la dimensión del producto aguas abajo, tampoco hay antecedentes en el expediente que sugieran una definición de mercado distinta a la propuesta por la FNE. En concreto, no hay antecedentes que sugieran la existencia de sustitutos cercanos a los servicios de transporte interurbanos y rurales de pasajeros, así como tampoco antecedentes que sean indicio de un mercado del producto más restringido.

30. Respecto a la dimensión geográfica del mercado aguas abajo, y a pesar de que no hay antecedentes específicos en el expediente, es posible concluir que el transporte rural e interurbano se define de acuerdo con los distintos pares origen–destino. En otras palabras, es poco verosímil que los usuarios cambien el origen o destino de sus decisiones de transporte ante aumentos en el precio de los pasajes, lo que permite concluir que los servicios prestados en distintas rutas no compiten entre sí.

31. En atención a lo expuesto precedentemente, se definen como mercados relevantes de la presente consulta los siguientes:

- (a) Aguas arriba, los servicios de arriendo de losa y boleterías para el transporte rural e interurbano en la ciudad de Santa Cruz.
- (b) Aguas abajo, la prestación de servicios de transporte interurbanos y rurales de pasajeros, en recorridos que comienzan, terminan o tienen parada intermedia en la ciudad de Santa Cruz, segmentado según cada par origen-destino.

32. De este modo, atendido que la administración del Terminal incide directamente en el funcionamiento del mercado aguas arriba, y a que este último podría tener efectos en la competencia en el mercado conexo aguas abajo, a continuación se analizarán las principales características de ambos mercados.

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

**D.1 Mercado aguas arriba: servicios de arriendo de losa y boleterías en la ciudad de Santa Cruz**

33. Tal como se señaló, el mercado aguas arriba corresponde al de la prestación de servicios de arriendo de losa y boleterías en la ciudad de Santa Cruz, donde únicamente está presente el Terminal de Santa Cruz, sin que existan antecedentes en el expediente sobre otros competidores.

34. A modo de contexto, según relata la FNE en la Consulta, los terminales proveen principalmente dos servicios: el de arriendo de oficinas para la venta de pasajes y el de arriendo de un patio de maniobras para embarcar y desembarcar pasajeros —también conocido como derecho de uso de losa—. Por ambos servicios la administración del Terminal puede realizar cobros a las empresas de transporte (Consulta, p. 5).

35. En este escenario, la FNE argumenta que, según los antecedentes recabados en su investigación, el Terminal de Santa Cruz constituye una infraestructura necesaria o instalación esencial para participar en los servicios de transporte de pasajeros que tienen origen, destino o parada intermedia en la ciudad de Santa Cruz. Esto, ya que cumpliría con los requisitos para tal efecto, a saber: **(a)** que los servicios de acceso a las instalaciones sean suministrados por una única firma presente en el mercado aguas arriba; **(b)** que la instalación no sea replicable a un costo y dentro de un plazo razonable; y **(c)** que el acceso a la instalación sea indispensable para participar en el mercado aguas abajo (Consulta, p. 5).

36. El cumplimiento del primer requisito se desprende de lo abordado en los párrafos anteriores (véase párrafos 28 y 33).

37. En cuanto al tercer requisito, la FNE se refirió a la Ordenanza Municipal, que prohíbe a las empresas de transporte tomar o dejar pasajeros fuera de las dependencias del terminal, haciendo que esta infraestructura se vuelva indispensable o una “instalación esencial” para la prestación de dichos servicios. En el mismo sentido, y en línea con lo señalado en la sección B, hace presente que, para poder prestar el servicio de transporte de pasajeros en una determinada ruta, es necesario inscribirse en un Registro de Servicios de Transporte para obtener un itinerario o “cartón de recorrido”, lo que es equivalente a un permiso para operar. Para esta inscripción la empresa debe acreditar, entre otros aspectos, la autorización de la administración del terminal

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

para operar en éste y que cuenta con una boletería en un lugar próximo (Consulta, p. 7; en el mismo sentido, sobre este último punto, MTT, folio 52, pp. 2 y 6).

38. Si bien las empresas de transporte pueden operar mediante boleterías ubicadas en un lugar próximo al terminal —pero no necesariamente dentro de él—, la FNE destaca que un porcentaje importante de las ventas de boletos de estas empresas son realizadas en el propio terminal. Por ello, señala que resulta necesario contar con al menos una oficina en dicho recinto, dado que constituye el punto de mayor venta de pasajes, lo que permite captar pasajeros en todos los tramos del recorrido —esto, punto inicial, intermedio y final— (Consulta, pp. 7 y 8).

39. Estos antecedentes expuestos por la FNE relativos al tercer requisito ya han sido reconocidos por este Tribunal en el pasado, en concreto, en la Resolución N° 63/2021. En ella, se determinó que el acceso a un terminal es indispensable para competir en el mercado aguas abajo, por un lado, por la regulación aplicable a las empresas prestadoras de servicios de transporte interurbano de pasajeros y, por otro lado, por la relevancia en ventas de las boleterías que se ubican al interior del terminal (Resolución N° 63/2021, p. 30).

40. Por último, en cuanto al segundo requisito, la FNE señaló dos motivos para fundamentar su postura. En primer lugar, que desde un punto de vista económico no se justificaría replicar la infraestructura del Terminal, ya que actualmente habría capacidad ociosa —a febrero de 2025, solamente 6 de 9 boleterías se encontraban arrendadas— y no habría indicios de congestión vehicular en el interior del recinto. En segundo lugar, a su juicio no sería posible replicar la infraestructura dentro de un plazo razonable (Consulta, p. 6).

41. Respecto a la imposibilidad de replicar la infraestructura dentro de un plazo razonable, la FNE se refirió a que habría dificultad para obtener terrenos disponibles y con buena conexión para estos fines y, que también sería relevante el tiempo que tomaría la obtención de permisos ambientales, de construcción y de operación. A modo de ejemplo, hizo presente que, en base a antecedentes recibidos en el transcurso de su investigación, tomó conocimiento de que el terminal de buses de Panihue —pueblo ubicado dentro de la Ciudad de Santa Cruz— obtuvo una autorización de operación en 2008, pero no inició operaciones por no tener un estudio de impacto ambiental vial ni la aprobación del Servicio Regional del MTT. En este sentido, señala que la normativa para el

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

funcionamiento de terminales interurbanos requiere la intervención de diferentes actores, lo que puede dificultar su implementación efectiva, además de que la construcción deberá ser autorizada por la municipalidad y su funcionamiento por el MTT (Consulta, p. 6).

42. Sobre lo anterior, este Tribunal considera que:

- (a) Es común que el desarrollo de proyectos que impliquen infraestructura conlleve la obtención de permisos, la adquisición de terrenos y la necesidad de tiempo para su construcción. Sin embargo, lo anterior no es suficiente para concluir que dicha infraestructura no es replicable, requisito necesario para catalogar cierto activo como una instalación esencial.
- (b) En una línea similar, la existencia de capacidad ociosa de la infraestructura o la mera inconveniencia económica de desarrollar un proyecto tampoco es suficiente para sostener que la infraestructura existente no tiene el carácter de replicable.
- (c) No se encuentran antecedentes concretos en el expediente que permitan sustentar la tesis de la FNE respecto a que sería imposible replicar la infraestructura necesaria para la entrada de otro terminal de buses en la ciudad de Santa Cruz. Por una parte, la FNE no presentó antecedentes acerca de los costos que implicaría la construcción de un nuevo terminal. Por otra parte, los antecedentes presentados por la misma FNE dan cuenta de un terreno que habría estado disponible para tales efectos.
- (d) En suma, del expediente no se puede concluir que la infraestructura del Terminal —o una que sea suficiente para prestar servicios equivalentes— no sea replicable a un costo y dentro de un plazo razonable.

43. Con todo, atendida su actual condición monopólica, las posibles dificultades para que ingresen competidores en el corto plazo y la estructura de propiedad y administración que presenta, este Tribunal estima igualmente pertinente analizar los riesgos que pudieran derivarse de dicha estructura y, en caso de existir una probabilidad razonable de su materialización, establecer las medidas que resulten pertinentes.

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

**D.2 Mercados aguas abajo: prestación de servicios de transporte interurbanos y rurales de pasajeros, en recorridos que comienzan, terminan o tienen parada intermedia en la ciudad de Santa Cruz**

44. En cuanto al mercado relevante aguas abajo, según fue señalado en el párrafo 31, este dice relación con la prestación de servicios de transporte interurbanos y rurales de pasajeros, en recorridos que comienzan, terminan o tienen parada intermedia en la ciudad de Santa Cruz, segmentado según cada par origen-destino. Lo anterior considera únicamente la prestación de servicios mediante buses, dado que no se acompañaron en autos antecedentes que permitan incluir otros medios de transporte distintos.

45. De acuerdo con los antecedentes expuestos por la FNE en la Consulta y en su presentación de folio 77, el Terminal de Santa Cruz prestó servicios a un total de 28 empresas de transporte de pasajeros tanto en 2024 como en 2025, las cuales, a su vez, operaron en un total de 34 destinos. Según se observa en la Tabla N° 1 —construida en base a información aportada por la FNE—, 29 de dichas rutas son ofrecidas por una sola empresa de transporte, concentrando un 42,9% y un 43,5% del total de salidas desde el Terminal de Santa Cruz en los años 2024 y 2025, respectivamente. Por su parte, los cinco destinos restantes presentan algún grado de competencia, en la medida en que más de una empresa de transporte presta el servicio. Sin embargo, todos los casos exhiben elevados niveles de concentración, medido a través del Índice de Herfindahl-Hirschman (“IHH”).

**Tabla N° 1**

**Participación de cada destino según el número de salidas totales en el Terminal de Santa Cruz, e indicador de concentración y número de empresas por destino en 2024 y 2025**

Destino	2024		2025		Número de empresas
	Participación	IHH	Participación	IHH	
Santiago	24,20%	2.570	23,29%	3.026	6
Curicó	18,50%	3.350	18,26%	3.349	3
Pichilemu	6,80%	3.971	6,98%	4.241	5
Bucalemu	5,20%	6.764	5,47%	6.146	3
La Estrella	2,40%	6.208	2,48%	6.383	2
Otros (29)	42,90%	10.000	43,52%	10.000	1

**Fuente:** Elaboración propia en base a la información aportada por la FNE a folios 4 y 77. **Nota:** Este Tribunal pudo advertir discrepancias menores entre los datos de salidas correspondientes

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

al año 2025 aportados por la Sociedad Inmobiliaria a folio 61, y los datos empleados por la FNE en su presentación de folio 77. Sin embargo, estas diferencias no tienen mayor incidencia en relación con las condiciones del mercado que se describen.

46. En cuanto a la participación de las empresas de transporte relacionadas con la Asociación Gremial en los destinos en que existen condiciones monopólicas, la FNE hace presente que 26 de las 29 rutas eran atendidas por dichas empresas en 2024, mientras 28 de las 29 lo eran en 2025 (véase FNE, folios 4 y 77, p. 9 y p. 2, respectivamente). Por otro lado, según muestra la Tabla N° 2, en los mercados con competencia, las empresas relacionadas con la Asociación Gremial presentan altos niveles de participación, salvo el caso de las salidas hacia Curicó —donde únicamente participan empresas no relacionadas—.

**Tabla N° 2**

**Participación según el número de salidas de las empresas relacionadas a la Asociación Gremial en los mercados con competencia en 2025**

Destino	Número de empresas		Participación de empresas asociadas
	Asociadas	Independientes	
Santiago	3	3	71,46%
Curicó	0	3	0,00%
Pichilemu	2	3	39,27%
Bucalemu	2	1	91,88%
La Estrella	2	0	100,00%

**Fuente:** Elaboración propia en base a la información aportada por la FNE a folios 77. **Nota:** Véase nota de la Tabla N° 1.

47. De este modo, y no existiendo en el expediente otros antecedentes que sean discordantes con lo expuesto previamente, este Tribunal coincide con la FNE en cuanto a que: **(a)** el transporte de pasajeros es prestado en forma monopólica en la mayoría de las rutas que tienen origen en el Terminal, la mayoría de las cuales es servida por empresas pertenecientes a la Asociación Gremial; y **(b)** en aquellas rutas en que existe competencia, las empresas pertenecientes a la Asociación Gremial cuentan con una participación de mercado importante.

48. Por último, sin perjuicio de la normativa sectorial expuesta en la sección B, no constan en el expediente antecedentes que den cuenta de barreras de entrada para el ingreso a los mercados aguas abajo. En otras palabras, más allá

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

de los posibles riesgos derivados del control del Terminal, en el expediente no se observan restricciones relevantes para el ingreso de operadores a rutas que actualmente funcionan con un solo oferente.

**E. ANÁLISIS DE COMPETENCIA DE LOS RIESGOS IDENTIFICADOS EN LA CONSULTA**

49. A continuación, se analizarán los riesgos identificados por la Fiscalía en su Consulta en relación con las medidas propuestas por la consultante.

**E.1 Riesgos identificados por la FNE**

50. Previo a describir los riesgos identificados, la FNE precisa que éstos se derivan, en general, de la existencia de activos, instalaciones o servicios que son indispensables para la realización de otra actividad. Esto, debido a que se otorga a quien los administra la capacidad de afectar el mercado aguas abajo. A su juicio, lo anterior es especialmente relevante cuando existe integración vertical entre el administrador o propietario de la instalación y una o más de las empresas que participan en el mercado aguas abajo, ya que el primero tendrá la capacidad de influir en las condiciones de operación de los competidores directos de sus empresas relacionadas (Consulta, pp. 10 y 11).

51. Sobre lo anterior, la FNE advierte que, si bien en este caso no existe una participación directa de las empresas que prestan servicios de transporte de pasajeros en la Sociedad Inmobiliaria que administra el Terminal, su participación indirecta a través de la Asociación Gremial, junto con el derecho a veto con que dispone, produce riesgos similares a los de una integración vertical, ya que cuenta con la misma capacidad e incentivos para incurrir en conductas anticompetitivas. Asimismo, argumenta también que la existencia del socio independiente no elimina los riesgos inherentes a la integración, dado que la Asociación Gremial podría compensarlos por los eventuales perjuicios de la conducta, cediendo parte de los beneficios que le corresponden por su participación en la administración (Consulta, pp. 11 y 12).

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

E.1.1 Riesgos exclusorios y explotativos

52. Por un lado, la FNE advierte que la administración puede denegar el ingreso al terminal de ciertos buses o empresas para recoger o dejar pasajeros, aunque reconoce que este tipo de conductas es fácil de identificar y fiscalizar (Consulta, p. 12). Sin embargo, plantea que esto no obsta a que puedan ocurrir, frente a lo cual da como referencia lo analizado por este Tribunal en la Sentencia N° 134/2014.

53. Por otro lado, la FNE se refiere a la conducta de sabotaje, que dice relación con la capacidad de perjudicar a los rivales en el mercado aguas abajo a través del deterioro de la calidad de los servicios que se les suministran. En este caso, advierte que pueden ser conductas difíciles de identificar y fiscalizar, ya que podrían materializarse mediante mecanismo sutiles, como el abuso en la aplicación de multas, cambios en los horarios de salidas programadas, negación de salidas extraordinarias y asignación de andenes menos favorables. En lo que respecta a la aplicación de multas, la FNE indica que el Reglamento de Operaciones establece un listado de obligaciones cuyo incumplimiento se encuentra sujeto a sanción, pero no establece límites ni mecanismos claros y proporcionales para el establecimiento de las multas (Consulta, p. 12).

54. Según la FNE, la dificultad para materializar las conductas anticompetitivas antes descritas dependerá del tipo de conducta que se trate. En este sentido, indica que aquellas que puedan ejecutarse mediante el simple ejercicio del derecho a veto serían más fáciles de concretar, como el bloqueo de la autorización de una empresa para operar en el terminal o para programar salidas extraordinarias. En cambio, aquellas que requieran la venia del socio independiente enfrentarían mayores dificultades para su concreción, como la imposición de multas abusivas con un propósito exclusorio (Consulta, p. 12).

55. Por otro lado, la FNE advierte sobre el uso indebido de información comercial de las empresas de transporte por parte de la Asociación Gremial. En particular, al requerirse la programación futura de los operadores para la administración del terminal —tal como frecuencias y horarios de salida—, dicha información podría ser transmitida a uno o más de sus socios, otorgándoles la capacidad de adoptar conductas destinadas a excluir a un competidor o a reducir la intensidad competitiva en una determinada ruta. Lo anterior, podría materializarse, por ejemplo, a través de la programación de horarios de salida

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

minutos antes de las salidas de las empresas competidoras, disminuyendo así su demanda potencial y, en consecuencia, sus ingresos (Consulta, p. 13).

56. Por último, en lo que respecta a las conductas de carácter explotativo, la FNE hace presente que estas podrían materializarse mediante el cobro abusivo de tarifas por concepto de canon de arriendo de boleterías o de derecho de uso de losa —ya que son prestados de forma monopólica—. Estas mayores tarifas, a su vez, podrían aumentar los costos de prestar el servicio de transporte de pasajeros y, consecuentemente, presionar al alza las tarifas cobradas al consumidor final (Consulta, p. 13).

E.1.2 Postura de la FNE en relación con la plausibilidad de los riesgos exclusorios y explotativos identificados

57. A juicio de la Fiscalía, la posibilidad de que se materialicen los riesgos señalados precedentemente se incrementa por la amplia discrecionalidad de la Sociedad Inmobiliaria en la administración del Terminal, derivada de que ni el Protocolo de Acuerdo ni la Ordenanza Municipal establecen lineamientos sobre la forma en que debe administrarse el Terminal u otorgarse acceso al mismo (Consulta, pp. 13 y 14).

58. Asimismo, en relación con los riesgos explotativos, la FNE señala que a través de su investigación pudo advertir la inexistencia de regulación específica para reducir su probabilidad de ocurrencia, como el establecimiento de tarifas máximas o la forma en que se reajustarán periódicamente. Agrega que el hecho de que un aumento de las tarifas también afecte a las empresas afiliadas a la Asociación Gremial no es necesariamente un impedimento para la concreción de este tipo de riesgos, pues la asociación recibiría ganancias de ello en su calidad de socia de la Sociedad Inmobiliaria y podría distribuirlos otorgando diversos beneficios a sus asociados (Consulta, p. 14).

59. Lo anterior, sin perjuicio de que también podría haber incrementos de tarifas que recaigan principalmente en empresas independientes como, por ejemplo, a través de incrementos destinados a las boleterías de esas empresas, o mediante programas de descuentos a los que solo puedan acceder las empresas afiliadas a la asociación (Consulta, p. 14).

60. Adicionalmente, de acuerdo con la FNE existirían amplias facultades para la Sociedad Inmobiliaria en los contratos de “*Arrendamiento de boletería*”

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

y *derechos de andén y uso de losas*”, suscritos con las diversas empresas de transporte. En particular, estos contratos hacen referencia a la obligación de cumplir con el Reglamento de Operaciones, que la Sociedad Inmobiliaria puede modificar unilateralmente en cualquier momento (Consulta, pp. 14 y 15).

61. Tanto los contratos como el Reglamento de Operaciones otorgarían a la Sociedad Inmobiliaria ciertos derechos que pueden ser utilizados de forma abusiva. Por ejemplo, el contrato establece que: (a) se reserva el derecho a reubicar o asignar otra oficina a las empresas usuarias del terminal cuando se estime conveniente; y (b) las infracciones permiten para ponerle término inmediato y suspender el ingreso de buses al terminal (Consulta, pp. 14 y 15).

62. En una línea similar, la FNE señala que el Reglamento de Operaciones: (a) contempla que cualquier incumplimiento al mismo faculta a la administración para poner término de inmediato al contrato, suspendiéndose el ingreso de buses de la empresa afectada; (b) establece que tanto la sectorización como el número e individualización de los andenes destinados a una empresa podrán ser modificados por la administración, de acuerdo con las “*necesidades operativas del terminal*”; y (c) nada señala sobre un sistema no discriminatorio para asignar boleterías o distribuir andenes, determinar el orden de salida y llegada de los buses, la autorización de salidas extraordinarias o determinar las tarifas, ya sean por uso de losa o por arriendo de boleterías (Consulta, p. 15).

63. Por último, la FNE hace presente que tampoco encontró medidas que limiten el acceso a información operativa por parte de las empresas de transporte a través de la Asociación Gremial (Consulta, p. 15).

#### E.1.3 Riesgos de coordinación y su plausibilidad

64. La FNE también se refiere a la existencia de riesgos coordinados debido a la estructura de administración del terminal, especialmente por la participación de la Asociación Gremial. Plantea que este tipo de riesgos es inherente a la interacción habitual de competidores que utilizan una misma infraestructura, que agrega prácticamente la totalidad de la demanda por el servicio que prestan. Si bien a su juicio este es un riesgo plausible, hace presente que no se identificó evidencia concreta respecto de la existencia de comportamientos de este estilo (Consulta, pp. 16 a 19).

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

65. En lo que respecta a la literatura económica sobre este ámbito, la FNE sugiere la existencia de factores estructurales que han sido identificado como facilitadores de la coordinación entre competidores. Estos son, la homogeneidad en el servicio prestado y la posibilidad de que las empresas participen en más de una ruta a la vez (Consulta, p. 17). En este sentido, añade que en autos es también relevante la elevada concentración del mercado y la facilidad para obtener los precios de venta al público en las boleterías, lo cual de igual modo contribuye a incrementar la probabilidad de que se produzcan conductas anticompetitivas del tipo colusorio (Consulta, p. 19).

66. Por otro lado, la FNE indica que una práctica que facilita un acuerdo de coordinación es el intercambio de información comercialmente sensible, esto es, tarifas, estructura de costos, planes de inversión o estrategias comerciales. Esto, siempre que mediante dicho intercambio se facilite la alineación de comportamientos futuros y se restrinja la incertidumbre competitiva (Consulta, p. 17).

67. En cuanto a la forma de materialización de la conducta, la FNE expresa que se puede concretar de diversas maneras, siendo la más común la fijación concertada de tarifas. Sin embargo, también podría ser un reparto de mercados por zonas geográficas, franjas horarias, frecuencias u otras variables relevantes, así como también se podrían coordinar para imponer restricciones conjuntas de capacidad de los buses, o acordar dejar fuera de un determinado mercado a uno o más competidores independientes (Consulta, p. 17). Por último, a modo de ejemplificación de lo anterior, y de la plausibilidad de estos riesgos, la FNE hace referencia a diversos precedentes de colusión en servicios de transporte de pasajeros.

## E.2 Medidas propuestas por la FNE

68. En primer lugar, la FNE propone establecer, como condición a la participación de la Asociación Gremial en la Sociedad Inmobiliaria, al menos, la elaboración de un protocolo que contenga medidas de prevención de ilícitos anticompetitivos y conflictos de interés que se puedan generar por la participación de la Asociación Gremial en la toma de decisiones relativas a la gestión del Terminal (en adelante, “**Protocolo de Cumplimiento**”), sin perjuicio de otras condiciones que el Tribunal estime necesarias y pertinentes. En este sentido, a juicio de la FNE el referido protocolo debe contemplar que la

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

Asociación Gremial debe sujetarse a un deber de abstención para conocer asuntos y tomar decisiones que puedan incidir en la posición competitiva de empresas en el mercado, como la entrada de nuevos actores, asignación de boleterías y andenes, la autorización de salidas extraordinarias o la fijación de tarifas.

69. Asimismo, en línea también con lo descrito en el párrafo anterior, la FNE estima pertinente limitar el acceso de la Asociación Gremial a información estratégica que le permita a sus asociados obtener ventajas competitivas.

70. Adicionalmente, la consultante plantea se evalúe la necesidad de establecer protocolos de resguardo de la información comercialmente sensible, en que se establezca para la Asociación Gremial el deber de abstenerse de intercambiar información a la que tenga acceso por su calidad de administradora con ejecutivos, trabajadores o socios, así como con terceros que participen de la operación del Terminal o sean sus usuarios.

71. Por otro lado, la FNE propone que la Sociedad Inmobiliaria cuente con un Manual de Operaciones, elaborado por un tercero independiente con experiencia en el transporte de pasajeros, que regule los aspectos críticos del funcionamiento del Terminal, estableciendo criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios que favorezcan la competencia y eviten potenciales conductas anticompetitivas por parte del administrador. Este manual debería abordar, a lo menos: (a) el sistema de asignación de boleterías y distribución de andenes; (b) el orden de salida y llegada de buses; (c) los criterios para establecer los cobros por el uso de losas y arriendo de boleterías; (d) los requisitos y condiciones bajo las cuales la administración puede solicitar información a las empresas de transporte; y, (e) un listado claro de infracciones por parte de usuarios del Terminal, así como las sanciones proporcionales correspondientes.

### **E.3 Análisis de los riesgos y medidas propuestas por la FNE**

#### **E.3.1 Plausibilidad teórica de materialización de los riesgos detectados**

72. En su Consulta, la FNE ha planteado la existencia de una serie de riesgos de distinto tipo, y manifestó que era plausible que llegaran a materializarse (véase la sección E.1). Incluso, acompañó antecedentes que, a su juicio,

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

demostrarían que algunos de los riesgos ya se habrían materializado en el pasado (Consulta, p. 16).

73. A juicio de este Tribunal, la FNE plantea correctamente los riesgos inherentes a una estructura de mercado con integración vertical y control de un insumo esencial aguas arriba. Si quien controla un insumo esencial participa también del mercado aguas abajo, entonces es probable que exista —como plantea la FNE— la capacidad y los incentivos para excluir o sabotear a sus competidores en el mercado aguas abajo. Con todo, y sin perjuicio de que en el párrafo 42 se expuso que no había antecedentes suficientes para concluir la existencia de un insumo esencial, el caso del Terminal igualmente se desvía del caso clásico, y algunas de estas diferencias pueden ser relevantes al momento de evaluar los riesgos planteados en la Consulta.

74. En primer lugar, como también advierte la FNE, quien participa en la propiedad del activo aguas arriba no es un competidor aguas abajo, sino una asociación gremial que agrupa a la mayor parte de los competidores de tal mercado. Lo anterior es relevante principalmente por tres motivos:

- (a) En ausencia de empresas que tengan la aptitud para administrar la Asociación Gremial para sus propios intereses —de lo que no hay antecedentes en el expediente—, la concreción de cualquiera de los riesgos que describe la FNE necesitarán de un paso adicional. En concreto, cualquier intento de un incumbente de modificar la actuación del Terminal necesitará de gestiones con la dirección de la Asociación Gremial y que esta decida escalar tal solicitud a la gestión de la Sociedad Inmobiliaria. Tal paso adicional conlleva que la materialización de los riesgos sea menos probable en comparación al caso típico de integración vertical.
- (b) Asimismo, y también en el entendido de que no hay empresas que controlen sin contrapesos la actuación de la Asociación Gremial, existen problemas de agencia que diferencian en forma sustancial el presente caso de uno típico de integración vertical, por cuanto es probable que existan incentivos contrapuestos entre los distintos miembros de la Asociación Gremial. Por ejemplo, respecto a posibles negativas de acceso, estas implican una disminución en los ingresos del terminal, que afectan indirectamente a todos los miembros de la Asociación Gremial, pero cuyos beneficios aguas abajo serían capturados sólo por quienes

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

operaban la ruta a la que se negó entrada (que, además, muy probablemente sea un solo asociado de acuerdo con los datos descritos en la sección anterior). Asimismo, atendida la estructura del mercado aguas abajo —múltiples rutas monopólicas, con casi 30 empresas operando en el terminal— es altamente probable que los potenciales entrantes para las distintas rutas sean empresas que ya operan otras rutas en el terminal. Por tanto, estas características también disminuyen los riesgos anticompetitivos respecto a una situación clásica de integración vertical.

- (c) En una línea similar, la propiedad conjunta del Terminal —entre la Asociación Gremial y un tercero independiente— también incide en la plausibilidad de materialización de los riesgos, por cuanto los cobros aguas abajo no se traspasan en forma íntegra a la Asociación Gremial aguas arriba. A modo de ejemplo, posibles riesgos de estrangulamiento de márgenes —que no son expuestos directamente por la FNE, pero van en línea con su argumento de plausibilidad (véase Consulta, p. 14)— se ven mitigados por el hecho de que el 51% del terminal esté en manos de un tercero. Así, en caso de que el Terminal quisiera abusar de su posición a través de un aumento de tarifas, los miembros de la Asociación Gremial soportarían la mayor parte de los costos, mientras que la asociación en su condición de socia recibiría sólo una porción de los aumentos de tarifas. Lo anterior disminuye la probabilidad de un abuso del tipo estrangulamiento de márgenes, y también la probabilidad de ocurrencia de abusos explotativos.

75. En segundo lugar, la estructura de mercado aguas abajo, de acuerdo con los datos presentados por la FNE, corresponde a múltiples monopolios asociados a pares de origen-destino. Esta organización aguas abajo lleva a que se minimicen:

- (a) El riesgo de sabotaje —uno de los principales planteados por la FNE (véase Consulta, p. 12 y presentación de la FNE en la audiencia pública de la causa, disponible en <https://www.youtube.com/watch?v=HZaIID93SqY&t>, en adelante, “Audiencia Pública”)— por cuanto casi no existirían mercados aguas abajo en que miembros de la asociación gremial compitieran con empresas que no están asociadas. En otras palabras, al menos para 31 de 34 rutas con salida desde el Terminal (véase *supra*, párrafo 45 y Tabla N° 2), no existen incentivos

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

para la Asociación Gremial de degradar las condiciones de servicio de sus usuarios, ya que no habría beneficio alguno para sus asociados.

- (b) El riesgo de coordinación, por cuanto al no existir competencia directa en la mayor parte de los mercados aguas abajo, no pueden materializarse en estos riesgos coordinados en su forma estándar, esto es, respecto a la coordinación en precios u otras variables competitivas de cara a los usuarios (respecto a posibles coordinaciones de repartición de mercado o de inhibición de entrada, véase párrafo anterior).

76. Asimismo, respecto a posibles riesgos de reparto de mercado o de boicot—coordinación entre asociados para excluir competidores actuales o potenciales— además de lo descrito en el párrafo 74 letra b), se debe considerar que, a pesar de ser factibles, la asociación cuenta con casi 30 asociados, lo que aumenta la inestabilidad de acuerdos de este tipo.

77. Que, por las razones expuestas precedentemente, este Tribunal concluye que, a diferencia de lo expuesto por la FNE y sin perjuicio de lo expuesto en el párrafo 42, el caso del Terminal igualmente no se asimila a un caso clásico de control de un insumo esencial por parte de una empresa integrada verticalmente. Las diferencias entre ambos casos llevarían, de acuerdo con lo señalado en los párrafos anteriores, a riesgos anticompetitivos que serían sustancialmente menores a aquellos identificados por la FNE.

### E.3.2 Antecedentes aplicables al caso particular: regulación del Terminal

78. Sin perjuicio de la conclusión anterior, se revisarán a continuación antecedentes concretos sobre el Terminal, con el objetivo de analizar con mayor detalle la plausibilidad de los riesgos identificados por la FNE.

79. En primer lugar, constan en el expediente dos documentos que actualmente rigen la administración del Terminal y que tendrían incidencia en la probabilidad de ocurrencia de los riesgos analizados. En primer lugar, el Reglamento de Operaciones regula la aplicación de multas, uno de los mecanismos por los cuales, a juicio de la FNE, la Sociedad Inmobiliaria podría abusar de sus usuarios. En dicho documento se observa un procedimiento determinado que incluye plazos, montos e identificación específica de cada una de las circunstancias que ameritarían una amonestación. Asimismo, se indica expresamente en el Artículo 38 que: “[e]n el caso de incurrir por segunda vez

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

*dentro de un año calendario en una infracción ya sancionada, la multa se aplicara aumentada en un cien por ciento. El incurrir por tercera vez en la misma infracción dentro del plazo señalado, se pondrá término al contrato de concesión y uso de losa del terminal de buses de Santa Cruz. Igualmente terminara el contrato si se incurre en cinco infracciones de distinta naturaleza de un año calendario”.*

80. Aunque el Reglamento de Operaciones es perfectible, no se vislumbra en él un sistema de aplicación de multas falto de procedimiento o, en otras palabras, que pueda ser operado por la Sociedad Inmobiliaria con excesiva discrecionalidad. Las faltas se exponen en forma clara, se incluyen plazos y se especifican los montos asociados a ellas, así como las circunstancias que gatillarían sanciones más graves como la terminación del contrato de uso.

81. En segundo lugar, consta en el expediente el Protocolo de Ingreso, documento que, como se expuso en el párrafo 21, contempla las condiciones con que la Sociedad Inmobiliaria analiza el acceso de nuevas empresas de transporte al Terminal. En particular, del mencionado documento se pueden desprender tres procedimientos determinados: (a) uno para la obtención de autorización de uso de andén y garita para buses interprovinciales y rurales (Protocolo de Ingreso, pp. 1-2); (b) uno para las solicitudes de autorización para uso de horario de salida (*ibid.*, pp. 2-3); y (c) uno para las solicitudes de autorización para uso de boletería (*ibid.*, p. 3). Asimismo, en la sección descrita en (a), el documento también incluye el tiempo de uso de losa y las tarifas por el uso del andén, dependiendo del tipo de servicio de transporte.

82. Estos procedimientos dan cuenta de que la administración no actuaría con completa discrecionalidad sobre estas materias, rigiéndose al menos bajo ciertas reglas específicas, tales como (a) el deber de informar por escrito al interesado, y en el plazo de máximo diez días, una decisión en base a la disponibilidad existente sobre las solicitudes para el uso de las instalaciones del Terminal, contemplándose para este proceso un estudio y evaluación de los antecedentes aportados por el interesado; (b) tarifas por uso de andén preestablecidas y uniformes según el tipo de servicio —esto es, rural, interregional o interprovincial—, las cuales serán reajustadas anualmente según la variación del Índice de Precios al Consumidor; (c) en caso de solicitudes relacionadas con los horarios de salida del Terminal, un criterio para definir cómo se acomodarán en caso de que coincida el horario solicitado con alguno ya entregado a otro transportista, debiéndose entregar una respuesta por escrito

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

al interesado en un plazo de diez días hábiles desde la recepción de la solicitud; y (d) en caso de solicitudes relacionadas con las autorizaciones para uso de boletería, el deber de informar por escrito en un plazo de diez días hábiles a través de un informe que especifique los espacios disponibles para la instalación de garitas.

83. Con todo, a pesar de que el Reglamento de Operaciones y el Protocolo de Ingreso tienen la aptitud de mitigar en gran parte algunos de los riesgos identificados por la FNE, hay ciertos elementos que llevan a que algunos riesgos persistan:

- (a) En línea con lo indicado por la FNE en la Audiencia Pública, la existencia de estos documentos, así como las materias reguladas en ellos, quedan sujetos a la discrecionalidad del administrador del Terminal. Por tanto, nada obsta a que la Sociedad Inmobiliaria pueda eliminar dichas normas internas en el futuro, o reducir las materias reguladas en ellos.
- (b) Respecto a las solicitudes de uso de instalaciones del Terminal, las actuales normas del Terminal disponen que se deberá informar al interesado en un plazo de diez días, pero no se explicita que en caso de rechazo dicha decisión deberá ser fundada y en base a criterios, transparentes y no discriminatorios. Asimismo, no existe una obligación para la Sociedad Inmobiliaria de mantener registro documental de la solicitud, lo que dificulta posibles impugnaciones de afectados por las decisiones de la administración del Terminal.
- (c) Respecto a las sanciones que pueda aplicar la Sociedad Inmobiliaria, a pesar de que estas se encuentran descritas en forma clara en el Reglamento de Operación, no existe un proceso de revisión de estas, en particular para la cancelación de la autorización de uso del Terminal, lo que facilita posibles conductas exclusorias.

E.3.3 Antecedentes aplicables al caso particular: operación del Terminal

84. Luego de analizados los documentos que regulan la operación del Terminal y su implicancia con los riesgos identificados por la FNE, a continuación, se analizan los antecedentes que constan en el expediente respecto a la operación del Terminal y la materialización de dichos riesgos.

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

85. En primer lugar, la Consulta mencionó tres sentencias relativas a hechos que habrían implicado la concreción de los riesgos a la libre competencia, lo que revelaría la posibilidad de que se concreten también a futuro (Consulta, p. 16). Estas sentencias son:

- (a) Sentencia de la Excma. Corte Suprema de 4 de mayo de 2005, dictada en la causa Rol N° 331-05, donde se acogió el recurso de protección deducido contra la Sociedad Inmobiliaria, a quien se ordenó dar acceso al Terminal a la empresa representada por Jaime Araya Díaz.
- (b) Sentencia de 5 de junio de 2014, dictada por la Ilma. Corte de apelaciones de Rancagua en causa Rol N° 696-14, donde se acogió el recurso de protección interpuesto por el transportista Noé Elías Adasme Inostroza, en contra de la Sociedad Inmobiliaria y la entonces administradora del Terminal, y se ordenó dejar sin efecto la decisión de éstas, en orden a caducar la autorización conferida al recurrente para usar las instalaciones del Terminal.
- (c) Sentencia de 10 de diciembre de 2020, dictada por la Excma. Corte Suprema en causa Rol N° 24.535-20, que revocó la decisión de la Ilma. Corte de Apelaciones de Rancagua y acogió el recurso de protección presentado por Tenobus por la negativa de la Sociedad Inmobiliaria de entregarle autorización para prestar servicios en las rutas que van de Santa Cruz a Curicó y Pichilemu.

86. A juicio del Tribunal, lo anterior son indicios de la existencia del riesgo de que la Sociedad Inmobiliaria pueda excluir a empresas que intenten ingresar al mercado aguas abajo. Con todo, se debe notar que: (a) no hay antecedentes de que lo anterior sea una situación habitual —hay un caso documentado en los últimos diez años—; y (b) el último caso registrado ocurrió en forma previa al desarrollo del Protocolo de Ingreso, el que mitigaría justamente este tipo de riesgo.

87. En esta misma línea, en respuesta al Oficio Ord. N° 921 de 2021 enviado por la FNE, la Municipalidad de Santa Cruz señaló que el departamento de tránsito de dicha comuna no contaba con personal suficiente para realizar fiscalizaciones preventivas y, por tanto, solo actúa de manera reactiva, a solicitud de parte. Sin embargo, indicó que no se registran reclamos formales ni informales en contra de la administradora del Terminal (folio 70, documento titulado “RESPUESTA OFICIO 921.pdf”).

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

88. Otro antecedente de la operación del Terminal es la respuesta de la Sociedad Inmobiliaria al Oficio Ordinario N° 1656-2023 de la FNE. La sección principal de esta respuesta se reproduce a continuación:

*“Durante el 2023, nuestros operadores han realizados 24 solicitudes de nuevos horarios, las cuales se han respondido en su totalidad con un 100% de aprobación.*

*Cada operador cuenta con su andén predeterminado, dado que en general las empresas son de larga data estas las van ocupando de acuerdo a orden de llegada y sectores que cubre su trazado.*

*En diciembre de este año realizaremos la implementación del aumento de tarifas de acuerdo a la nueva aplicación del Impuesto al Valor Agregado al usos de losas, lo cual será comunicado a los operadores con antelación debida, evidentemente trata de un aumento que va en cumplimiento de la normativa y cualquier otro aumento va en relación a criterios objetivos del IPC con la periodicidad adecuada y con el aviso previo a las empresas. Es así que en enero de 2023 se reajustaron las tarifas (...)*

*Respecto al uso de las boleterías es dable señalar que el terminal solo atiende a 7 empresas de transporte interprovincial (...) En el caso de las empresas subconcesionarias están se ha establecido de acuerdo al orden de llegada a nuestro Terminal, contando con una oficina sin ocupación en la actualidad. El canon de arriendo consta por escrito en los contratos respectivos en unidades de fomento que va en relación a los metros cuadrados y facturados mensualmente a cada empresa. Todas las boleterías se encuentran correlativamente en el mismo espacio del hall de acceso. En la disyuntiva de la no existencia de disponibilidad la administración debe arbitrar las medidas para que los espacios se reacondiciones y asegurar oficina a cada empresa” (folio 70, documento titulado “CUMPLE LO ORDENADO OFICIO 1516-2023.pdf”, incorporado al expediente según certificado de folio 82, N° 53.).*

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

A pesar de que lo descrito en esta respuesta no se encuentra corroborado en otros antecedentes del expediente, la FNE no presentó información que la desvirtúe.

89. Sobre esta respuesta del administrador del Terminal a la FNE, en primer lugar, siendo la respuesta del principal investigado por la FNE, llama la atención que la Fiscalía no haya acompañado tal documento al expediente y no se haya referido a éste al ingresar la Consulta, ni tampoco durante la tramitación de la presente causa. En el ejercicio de sus potestades, la FNE puede dar término a una investigación a través de distintas vías. Si decide hacerlo a través del procedimiento de Consulta establecido en el artículo 18 N° 2 del D.L. N° 211 — que es de carácter no contencioso— es esperable que aporte al expediente todos los elementos que surgieron de su investigación y que son útiles para resolver el tema planteado. En esa línea, y sin perjuicio de que la FNE pueda considerar como insuficiente la respuesta al Oficio Ordinario N° 1656 y el Protocolo de Ingreso que se acompañó con él, ambos documentos están evidentemente relacionados con la Consulta, por lo que era esperable que fueran aportados por la FNE, y no que el Tribunal accediera a ellos luego de ordenar de oficio que se acompañara todos los documentos y antecedentes referidos en la Consulta.

90. En segundo lugar, a juicio del Tribunal, lo expuesto en la respuesta y en el Protocolo de Ingreso contradice la postura de la FNE, ya que aporta antecedentes relevantes que llevarían a que los riesgos en la operación del Terminal sean menores a aquellos identificados en la Consulta. En particular, la respuesta de la Sociedad Inmobiliaria expone que: **(a)** en 2023 se aprobó el 100% de las solicitudes de horario, **(b)** los andenes se administran por orden de llegada, **(c)** los precios se han ajustado de acuerdo con cambios regulatorios, más la variación del IPC, lo que se ha avisado con anticipación a los usuarios, y **(d)** hay capacidad ociosa en las boleterías del Terminal. Asimismo, el Protocolo de Ingreso contiene elementos que coinciden con las materias que la FNE busca que sean reguladas en la presente Consulta. Así, sin perjuicio de que no consta en el expediente información sobre la ejecución de este protocolo, tampoco se han presentado indicios de que este no se aplique o evidencia de reclamos de terceros desde que este se habría aplicado.

91. De la información acompañada por los intervinientes y aquella incluida en el expediente de investigación de la FNE se desprende también información acerca de los cobros realizados por el Terminal. De ellos se advierte que:

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

- (a) Lo cobrado por tarifa de losa sigue la estructura descrita por la Sociedad Inmobiliaria, en cuanto a cobrar una tarifa de acuerdo con el tipo de ruta. Asimismo, no se observan diferencias de tarifas en los cobros dentro de cada ruta (hay una excepción a ello, en la que se cobra dos precios distintos por las salidas a la ruta Bucalemu. Sin embargo, a pesar de no haber una explicación manifiesta en el expediente, dicha discriminación no favorece a una empresa de la asociación gremial, por lo que no es consistente con los riesgos planteados en la Consulta);
- (b) No se observa una discriminación a favor de los miembros de la asociación gremial respecto al arriendo de boleterías. Esto se puede desprender de que: (i) la mitad de las boleterías están arrendadas por empresas que no pertenecen a la asociación gremial; (ii) con excepción de un local que tiene dimensiones distintas al resto, las boleterías se encuentran en un rango similar de precio por metro cuadrado; y (iii) sin perjuicio de lo anterior, las dos boleterías con menores precios por metro cuadrado corresponden a empresas de transporte que no pertenecen a la asociación gremial.

92. Por último, sin perjuicio de lo expuesto en el párrafo 83, no hay en el expediente otros antecedentes particulares a la operación práctica del terminal que permitan concluir que sea probable la materialización de los distintos riesgos anticompetitivos expuestos en la Consulta.

#### E.3.4 Recapitulación del análisis de riesgos

93. Según lo expuesto en la presente subsección, este Tribunal puede concluir que:

- (a) Atendida la estructura de propiedad de la Sociedad Inmobiliaria y que no es la Asociación Gremial —su accionista— la que compite aguas abajo, sino sus asociados, la situación del Terminal no se asimila a un caso clásico de control de un insumo esencial por parte de una empresa integrada verticalmente. Las diferencias entre ambos casos llevan, de acuerdo con lo señalado en la sección E.3.1, a riesgos anticompetitivos que serían sustancialmente menores a aquellos identificados por la FNE.
- (b) El Terminal cuenta con un Reglamento de Operaciones y un Protocolo de Ingreso que tienen la aptitud para mitigar la mayor parte de los

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

riesgos identificados en la Consulta. En particular, el Reglamento de Operaciones especifica en forma suficiente el sistema de sanciones, mientras que el Protocolo de Ingreso incluye procedimientos claros para el uso de las instalaciones del Terminal, la solicitud de horarios de salida y el arriendo de boleterías, además de las tarifas por uso del andén.

- (c) La información aportada al expediente sobre la operación reciente del Terminal no entrega indicios de que los riesgos señalados por la consulta tengan una alta probabilidad de materializarse. Existen limitados antecedentes de problemas concretos identificados, los que habrían ocurrido en ausencia del actual Protocolo de Ingreso. Asimismo, de la información sobre tarifas y arriendo de boleterías, no se observa discriminación a favor de los miembros de la asociación gremial y, además, existiría capacidad ociosa lo que también minimiza los riesgos de abuso.
- (d) Con todo, siguen existiendo riesgos producto de que: (i) como señaló la FNE en la Audiencia Pública, no se puede actualmente asegurar que el Reglamento de Operaciones y el Protocolo de Ingreso se mantengan en el futuro, ni que sigan regulando las mismas materias, y (ii) no existe un procedimiento suficientemente reglado para el término de los permisos de operación, ni para la denegación de estos.

E.3.5 Análisis de las medidas propuestas por la FNE y medidas que serán impuestas por el Tribunal

94. Luego de analizados los riesgos que conlleva la operación del Terminal en los mercados relevantes identificados, se revisarán las medidas propuestas por la Fiscalía en su Consulta.

95. En primer lugar, la Fiscalía se refirió a la amplia discrecionalidad de la Sociedad Inmobiliaria en la gestión del Terminal, que significaba la posibilidad de que se materializaran los siguientes riesgos: (a) que la Asociación Gremial utilizara su derecho a veto para bloquear la entrada de nuevos operadores; (b) que se perjudicara a rivales con estrategias de sabotaje; (c) que la administración usara información comercialmente sensible de rivales; y, (d) que tal discrecionalidad en la fijación de tarifas produjera un encarecimiento de los pasajes, es decir, que se efectuaran cobros abusivos.

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

96. Para mitigar dichos riesgos, la Fiscalía propuso que se estableciera un protocolo de cumplimiento para la Sociedad Inmobiliaria, que incluya un deber de abstención de la Asociación Gremial en decisiones relativas a la entrada de nuevos operadores al Terminal, así como la restricción del acceso de esta a información estratégica del Terminal. Asimismo, solicita que se imponga la obligación de contar con un manual de operaciones que incluya, a lo menos, un sistema de asignación de boleterías y andenes, el orden de salida y llegada de buses, los criterios para establecer los cobros por lozas y boleterías, los requisitos para solicitar información a las empresas de transporte y un listado claro de infracciones por parte de los usuarios del Terminal.

97. A juicio del Tribunal, como ya se expuso en las secciones precedentes, los riesgos de exclusión y de sabotaje en el Terminal son menores a aquellos planteados por la FNE. Asimismo, el Protocolo de Ingreso, cuya existencia fue conocida sólo durante la tramitación del proceso, trata diversas materias relativas a los riesgos identificados por la FNE, sin que se hayan presentado antecedentes que demuestren la insuficiencia de este instrumento. Por tanto, se descartará por innecesaria y desproporcionada la primera medida propuesta por la FNE, en cuanto a obligar a elaborar un protocolo de cumplimiento y limitar las decisiones de uno de los participantes de la Sociedad Inmobiliaria.

98. Otros elementos que son mencionados por la FNE respecto a un posible manual de operaciones tienen relación con espacios de discrecionalidad que tendría la administración del Terminal (véase Consulta, p. 22). Respecto a ello, este Tribunal estima que la capacidad de los agentes de mercado para actuar discrecionalmente puede permitir abusos en los casos en que cuenten con poder de mercado. Sin embargo, eliminar dicha discrecionalidad tiene también costos económicos en cuanto restringe la capacidad de las empresas a adaptarse a distintos escenarios durante la ejecución de sus actividades. Dicha rigidez puede afectar los costos de las empresas y, con ello, aumentar los precios a los consumidores finales. Por tanto, en atención a lo expuesto en las secciones precedentes, este Tribunal concluye que los riesgos identificados no ameritan imponer medidas que restrinjan excesivamente las decisiones operativas del Terminal, existiendo igualmente la posibilidad de recurrir a la justicia en caso de que se materialice alguna de las hipótesis planteadas por la FNE.

99. Con todo, atendidos los riesgos expuestos en el párrafo 83, este Tribunal estima necesario la implementación de medidas menos gravosas, que ayudan a

**REPÚBLICA DE CHILE**  
**TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA**

mitigar los riesgos identificados. En esta línea, se ordenará a la Sociedad Inmobiliaria:

- (a) Incluir en el Reglamento de Operaciones las materias tratadas actualmente en el Protocolo de Ingreso, de tal forma que los principales temas asociados a la relación con usuarios del Terminal queden consolidados en un único documento operativo.
- (b) Especificar en tal documento que, en caso de negarse el acceso a un nuevo operador, la decisión deberá ser fundada y en base a criterios transparentes y no discriminatorios. Asimismo, los antecedentes fundantes de tal decisión deberán constar por escrito y archivarse por la entidad que administre el Terminal por al menos cinco años.
- (c) Establecer en el Reglamento de Operaciones un procedimiento específico para posibles terminaciones de contrato, que incluya la posibilidad del usuario de realizar descargos y un plazo establecido para su resolución. Los antecedentes de tal procedimiento deberán también constar por escrito y archivarse por al menos cinco años.

100. Respecto a los riesgos de coordinación identificados por la FNE, atendido lo expuesto en la sección D.2 —en particular la estructura de mercado aguas abajo— este Tribunal considera que no se justifican restricciones a la información a la que puede acceder la Asociación Gremial. Sin perjuicio de lo anterior, se establecerá una medida solicitada por la FNE que el Tribunal estima que es de menor costo de cumplimiento, correspondiente a la prohibición de que la Asociación Gremial comparta —con sus asociados, sus representantes, u otros ejecutivos o trabajadores ajenos a la administración de la asociación— información sobre decisiones acerca de la operación y administración del Terminal aun no implementadas (por ejemplo, en materias como solicitudes de salidas extraordinarias, solicitudes de acceso al Terminal, solicitudes de arriendo de boleterías, y sus respectivas decisiones, entre otras).

### III. PARTE RESOLUTIVA

**Y TENIENDO PRESENTE** lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3° y 19 y siguientes del Decreto Ley N° 211,

**SE RESUELVE:**

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Declarar que las reglas que rigen la administración del terminal de buses de la ciudad de Santa Cruz por parte de Sociedad Inmobiliaria Terminal de Santa Cruz Limitada, en consideración a su estructura de propiedad, se ajustan al Decreto Ley N° 211, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

1. Incluir en su reglamento de operaciones las materias tratadas en el Protocolo de Ingreso, de tal forma que los principales temas asociados a la relación con usuarios del Terminal queden consolidados en un único documento operativo.
2. Especificar en el reglamento de operaciones que, en caso de negarse el acceso a un nuevo operador de servicios de transporte, la decisión deberá ser fundada y en base a criterios, transparentes y no discriminatorios. Asimismo, incluir en el referido reglamento que, en caso de negarse el acceso a un nuevo operador, los antecedentes fundantes de tal decisión deberán constar por escrito y deberán archivarse por la entidad que administre el Terminal por al menos cinco años.
3. Establecer en el reglamento de operaciones un procedimiento específico para posibles términos de contrato, que incluya la posibilidad del usuario de realizar descargos y un plazo establecido para su resolución. Los antecedentes de tal procedimiento deberán también constar por escrito y archivarse por al menos cinco años.
4. Prohibir a la Asociación Gremial compartir con sus asociados, sus representantes, u otros ejecutivos o trabajadores ajenos a la administración de la asociación, información sobre decisiones acerca de la operación y administración del Terminal aun no implementadas.

Redacción a cargo del ministro Sr. Ignacio Parot Morales.

Pronunciada por los ministros Sr. Nicolás Rojas Covarrubias, Presidente, Sr. Jaime Barahona Urzúa y Sr. Ignacio Parot Morales.

Notifíquese personalmente, por cédula o por correo electrónico a los intervinientes que lo hayan designado para efectos de la notificación.

Inclúyase en el estado diario la resolución precedente y publíquese en el sitio *web* del Tribunal al día hábil siguiente desde que una de las partes haya sido notificada, o el día hábil subsiguiente si recayese sábado, salvo que todas las partes hayan sido notificadas antes del plazo referido anteriormente.

REPÚBLICA DE CHILE  
TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Archívese en su oportunidad.

Rol NC N° 555-25.

Firmada por los ministros Sr. Nicolás Rojas Covarrubias, Presidente, Sr. Jaime Barahona Urzúa y Sr. Ignacio Parot Morales. Autoriza la Secretaria Abogada (S) Sra. Carla Hacha Bloomfield.



\*56C4A6A3-CDB8-42A7-A1E7-95BE250213C4\*

Este documento incorpora una firma electrónica avanzada. Su validez puede ser consultada en [www.tdlc.cl](http://www.tdlc.cl) con el código de verificación indicado bajo el código de barras.