



ANT.: Denuncia en contra de Rodoviario Melipilla S.A. por prácticas exclusorias. Rol N°2815-25 FNE.

MAT.: Informe de archivo.

Santiago, 11 de agosto de 2026

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO

DE : JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS (S)

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

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 5 de junio de 2025, la Fiscalía Nacional Económica (en adelante, "**FNE**" o "**Fiscalía**") recibió una denuncia en contra de Rodoviario Melipilla S.A. (en adelante, "**ROMESA**" o "**denunciada**"), empresa que controla el terminal de buses de la comuna de Melipilla, en la Región Metropolitana ("**Terminal de Melipilla**").

2. En particular, la denuncia sostiene que, desde mayo de 2025, ROMESA habría impedido el ingreso de Transportes Santín y Compañía Limitada (en adelante, "**Buses Vamos**", por su nombre de fantasía), empresa de transporte rural de pasajeros¹, al Terminal de Melipilla, mediante dilaciones injustificadas en el proceso de negociación y la exigencia de una cantidad excesiva de antecedentes para concretar dicho acceso.

3. La denuncia agrega que este comportamiento podría estar motivado por la estructura de propiedad de ROMESA. En particular, señala que entre sus accionistas se encuentran Transportes Alfa Limitada (en adelante, "**Ruta Bus 78**", por su nombre de

¹ Transportes Santín y Compañía Limitada es una empresa del rubro de transporte de pasajeros fundada en el año 1998, que actualmente presta servicios en 40 ciudades de la zona central y sur del país, y tiene presencia en 31 terminales de buses a nivel nacional. Véase: <https://transantin.cl/somos/> [Fecha de última consulta: 11 de agosto de 2026].

fantasía) y Autobuses Melipilla Santiago Asociación Gremial (en adelante, “**Buses Melipilla - Santiago**”), ambas competidoras de Buses Vamos en la prestación del servicio de transporte público de pasajeros en la ruta Melipilla - Santiago.

4. Con el objeto de analizar los hechos denunciados y determinar preliminarmente si existía o no algún hecho, acto o convención que impida, restrinja o entorpezca la libre competencia, o que tienda a producir dichos efectos, esta División realizó diligencias de admisibilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 41 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 (en adelante, “**DL 211**”). Entre ellas, se formularon solicitudes de información y se tomaron declaraciones, tanto al denunciante como a otros agentes de la industria y organismos sectoriales.

5. En dicha fase, esta División pudo comprobar que el Terminal de Melipilla es el único existente en dicha comuna y que Buses Vamos no había podido ingresar a prestar sus servicios de transporte rural de pasajeros. Por lo anterior, con fecha 11 de septiembre de 2025, se inició una investigación bajo el Rol N°2815-25 (en adelante, “**Investigación**”), con el propósito de recabar mayores antecedentes que permitieran confirmar o descartar una hipótesis de negativa de acceso o contratación sobre dicha infraestructura.

6. Como se explicará en lo sucesivo, a partir de los antecedentes recabados en esta etapa y de las diligencias investigativas efectuadas, es posible descartar, por ahora, que concurren las condiciones necesarias para sostener que la conducta de ROMESA tenga la aptitud de afectar la libre competencia en el caso concreto.

II. ANÁLISIS DE LA INDUSTRIA

A. Marco regulatorio de la industria del transporte rural de pasajeros

7. El Decreto Supremo N°212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**MTT**”), que fija el Reglamento de los servicios nacionales de transporte público de pasajeros (en adelante, “**Decreto Supremo N°212**”), regula los servicios nacionales de transporte público remunerado de pasajeros² y los clasifica en urbanos, rurales e interurbanos, de acuerdo con el siguiente detalle:

² El Decreto Supremo N°212 define en su artículo 1° el transporte público de personas como el “*transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República*”.

- a. Los servicios urbanos de transporte público de pasajeros son *“los que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido. El radio que comprende una ciudad o un conglomerado de ciudades, según sea el caso, podrá ser determinado para estos efectos por los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones”*³.
 - b. Los servicios rurales de transporte público de pasajeros son *“los que, sin superar los 200 km de recorrido, exceden el radio urbano”*⁴, con excepción de lo indicado en la letra c) siguiente.
 - c. Los servicios interurbanos de transporte público de pasajeros son *“los que superan los 200 km de recorrido y los que, sin exceder los 200 km, unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en V Región”*⁵.
8. Por otra parte, los terminales pueden clasificarse como públicos o privados, en función tanto de las empresas de transporte que pueden operar en ellos como de la propiedad de su infraestructura⁶. Se consideran públicos aquellos que estén emplazados en terrenos estatales o municipales⁷⁻⁸ y que se encuentran sujetos a la obligación de otorgar acceso a cualquier empresa que desee prestar servicios de transporte de pasajeros, siempre que su capacidad lo permita⁹. En contraste, los terminales privados no están afectos a esta obligación, sin perjuicio de que puedan adoptar voluntariamente una política

³ Artículo 6°, letra a) del Decreto Supremo N°212.

⁴ Artículo 6°, letra b) del Decreto Supremo N°212.

⁵ Artículo 6°, letra c) del Decreto Supremo N°212.

⁶ Artículo 2°, punto IV, letra F del Decreto Supremo N°94, de 1984, del MTT, que Aprueba política nacional de terminales para servicios de locomoción colectiva no urbana (en adelante, **“Decreto Supremo N°94”**).

⁷ Véase: “Guía para la elaboración de bases de licitación pública de terminales terrestres interurbanos”, de esta Fiscalía, de 2022, p. 2: *“Una porción importante de los terminales existentes son públicos, al estar emplazados en terrenos estatales o municipales, siendo lo usual que ellos sean entregados en concesión a un particular para su administración a través de licitaciones públicas. Los terminales públicos, además, están obligados a dar acceso abierto a las empresas de transporte”*. (subrayado agregado) Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/11/FNE-Guia-Licitaciones-de-Terminales-1711.pdf> [Fecha de última consulta: 11 de agosto de 2026].

⁸ Actualmente sólo existen terminales públicos de carácter municipal, los que pueden ser administrados por la misma entidad edilicia o entregados en concesión mediante licitación pública. Véase artículo 8°, incisos tercero y cuarto, del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2006, del Ministerio del Interior, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.695 que establece la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

⁹ El artículo 2, punto IV, letra G del Decreto Supremo N°94 establece expresamente que: *“[e]l uso de los terminales no urbanos en terrenos estatales, o municipales estará abierto a cualquier servicio no urbano de locomoción colectiva, si su capacidad lo permite”*.

de acceso abierto, en términos similares a los exigidos respecto de los terminales públicos del país¹⁰.

9. Luego, para prestar el servicio de transporte público de pasajeros, el Decreto Supremo N°212 exige a las empresas de transportes su inscripción en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros del MTT, para lo cual deberán acompañar, entre otros, los siguientes antecedentes: (i) itinerarios; (ii) ubicación de los terminales; (iii) documentación que acredite que el interesado está habilitado para el uso del terminal, cuando corresponda; (iv) ubicación de las oficinas de venta de pasajes; y (v) tarifa a cobrar por el servicio¹¹.

10. Con la inscripción en dicho registro, la empresa de transporte de pasajeros puede obtener un “cartón de recorrido”, el cual es un documento equivalente a una autorización para operar una ruta determinada¹².

11. Tratándose de servicios rurales de transporte público de pasajeros en ciudades con más de 50.000 habitantes, el Decreto Supremo N°212 exige que las empresas de transporte inicien o finalicen el servicio desde recintos especialmente habilitados para dicho propósito, los que deberán encontrarse fuera de la vía pública¹³. En cambio, en ciudades con menos de 50.000 habitantes, se permite iniciar o terminar los servicios desde la vía pública, siempre que se cuente con la autorización de la municipalidad correspondiente¹⁴. Lo anterior, sin perjuicio de la posibilidad de iniciar o finalizar servicios desde un terminal público o privado debidamente autorizado, independiente de la cantidad de habitantes de la localidad en cuestión¹⁵.

¹⁰ Un ejemplo de un terminal privado con una política de acceso abierto es el terminal de buses de La Serena. Con todo, producto de la suscripción de un acuerdo extrajudicial con esta Fiscalía que fue aprobado por el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, dicha política pasó a ser una obligación para la compañía controladora del terminal. Véase, al respecto, Acuerdo Extrajudicial N°35/2024, de fecha 27 de noviembre de 2024. Nota de prensa disponible en: <https://www.fne.gob.cl/tdlc-aprueba-acuerdo-extrajudicial-suscrito-entra-la-fne-y-el-administrador-del-terminal-de-buses-de-la-serena/> [Fecha de última consulta: 11 de agosto de 2026].

¹¹ Artículo 8°, letra c), del Decreto Supremo N°212.

¹² Artículo 3° del Decreto Supremo N°212.

¹³ El artículo 54 del Decreto Supremo N°212, establece en su inciso primero que: “[l]a locomoción colectiva rural, exceptuada la prestada con taxis colectivos, deberá iniciar o finalizar el servicio desde recintos especialmente habilitados para ello, los que deberán encontrarse fuera de la vía pública en ciudades de más de 50.000 habitantes”.

¹⁴ El artículo 54 del Decreto Supremo N°212 establece en su inciso segundo que: “Tratándose de servicios rurales en ciudades de menos de 50.000 habitantes, los vehículos podrán iniciar o terminar sus servicios desde la vía pública, siempre que cuenten con la correspondiente autorización municipal.”

¹⁵ Los terminales pueden ser urbanos, interurbanos o rurales, dependiendo de los servicios de locomoción colectiva que allí se presten. Los terminales interurbanos y rurales se regulan en el Decreto Supremo N°94. Por otro lado, los terminales urbanos se encuentran regulados en los

12. En el primer caso (comunas con más de 50.000 habitantes), si bien el Decreto Supremo N°212 exige contar con un recinto especialmente habilitado para iniciar o finalizar el servicio de transporte público de pasajeros, los requisitos específicos que debe cumplir dicha infraestructura no se encuentran definidos legal ni reglamentariamente. Por este motivo, en la práctica, la Secretaría Regional del MTT competente¹⁶ solicita al municipio respectivo una opinión técnica sobre el uso de las vías y la idoneidad del recinto propuesto por el operador. Luego, si la dirección de tránsito del municipio informa favorablemente estas materias, el recinto se considera habilitado para ser un punto de inicio o finalización de los servicios de transporte público rural de pasajeros¹⁷.

B. Mercados en los que inciden las conductas denunciadas

13. La industria del transporte público de pasajeros ha sido objeto de análisis en múltiples ocasiones por el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, “**H. Tribunal**”) y esta Fiscalía. En dichos pronunciamientos, la definición de los mercados relevantes se ha basado en la diferenciación entre la prestación del servicio de transporte de pasajeros propiamente tal y aquellos componentes, servicios o insumos necesarios para transportar pasajeros¹⁸.

14. Como se indicó *supra*, la conducta investigada se vincula a la posibilidad de prestación del servicio de transporte público rural de pasajeros desde y hacia la comuna de Melipilla. En particular, dado que Melipilla es una ciudad que cuenta con más de 50.000

artículos 45 y siguientes del Decreto Supremo N°212, así como en el Decreto N°47 de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que fija nuevo texto de la ordenanza general de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, capítulo 13, “Terminales de servicios de locomoción colectiva urbana”.

¹⁶ Sobre las facultades de los Secretarios Regionales del MTT, véanse los artículos 3°, 9°, 9° bis, 42, 51, 53 y 54 del Decreto Supremo N°212.

¹⁷ Véanse: respuesta de la I. Municipalidad de Melipilla a Oficio Ord. N°1886, de fecha 7 de octubre de 2025, y toma de declaración a Directora de Tránsito de la I. Municipalidad de Melipilla de fecha 3 de noviembre de 2025.

¹⁸ En este sentido, véanse: (i) H. Tribunal, AE N°35/2024 (Acuerdo Extrajudicial entre la Fiscalía Nacional Económica y Sociedad de Inversiones, Comercializadora e Inmobiliaria ATB S.A.); (ii) Guía para elaboración de bases de licitación pública de terminales terrestres interurbanos de la Fiscalía Nacional Económica, de 2022; (iii) H. Tribunal, Resolución N°66/2021 (Consulta de la FNE sobre las bases de licitación del terminal de Pedro Aguirre Cerda); (iv) H. Tribunal, Resolución N°63/2021 (Consulta de la I. Municipalidad de Viña del Mar sobre las bases de licitación del terminal rodoviario); (v) FNE, Informe de archivo sobre investigación por eventual abuso en la concesión del terminal de buses de Estación Central, Rol N°2443-17 FNE; (vi) H. Tribunal, Sentencia N°137/2014 (colusión de empresas de buses en ruta Copiapó-Caldera); (vii) H. Tribunal, Sentencia N°136/2014 (colusión de empresas de buses en ruta Santiago-Cartagena); (viii) H. Tribunal, Sentencia N°134/2014 (colusión de empresas de buses en distintas rutas por acaparamiento de boleterías); y (ix) H. Tribunal, Sentencia N°133/2014 (colusión de empresas de buses en ruta Santiago-Curacaví y Santiago-Lo Vásquez).

habitantes¹⁹, regulatoriamente se requiere que las empresas de transporte público rural inicien o finalicen sus servicios desde un terminal de buses o, al menos, un recinto especialmente habilitado para dicho fin.

15. Considerando lo anterior, desde la perspectiva del producto, se han identificado dos mercados involucrados: (i) un mercado *aguas arriba*, correspondiente a la infraestructura necesaria para la prestación del servicio de transporte rural de pasajeros, y (ii) un mercado *aguas abajo*, relacionado con los servicios de transporte de pasajeros ofrecidos por diversas empresas del rubro.

16. En lo concerniente al mercado relevante geográfico, el mercado aguas arriba correspondería al núcleo urbano en el que se sitúa la infraestructura necesaria para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros, delimitando su área de influencia, en línea con lo señalado previamente por la jurisprudencia del H. Tribunal en esta materia²⁰. Esta definición obedecería al hecho de que este tipo de instalaciones son las que permiten la prestación de servicios en rutas cuyo origen o destino se encuentre en dicha ubicación.

17. Por su parte, la dimensión geográfica del mercado aguas abajo se determina en función de los pares origen-destino en los que se ofrecen servicios de transporte dentro de una comuna o ciudad específica. Ello se debería a que los operadores de transporte de pasajeros ejercen presión competitiva entre sí, influyendo en las dinámicas de oferta y demanda del sector.

18. Así, conforme a los criterios indicados anteriormente, los mercados relevantes geográficos que podrían verse afectados por los hechos descritos en la denuncia corresponden a los siguientes: *aguas arriba*, a la infraestructura necesaria para la prestación del servicio de transporte público rural de pasajeros en la comuna de Melipilla; y *aguas abajo* a los servicios de transporte de pasajeros en rutas cuyo origen o destino sea la misma comuna²¹.

¹⁹ De acuerdo con los hallazgos del Censo de Población y Vivienda 2024, efectuado por el Instituto Nacional de Estadísticas (en adelante, "INE"), la comuna de Melipilla contaba con 136.325 habitantes. Al respecto, véase: INE, "Resultados Censo de Población y Vivienda 2024, Disponible en: <<https://ine-chile.maps.arcgis.com/apps/dashboards/f0267063ad184de1a8b5ef6e2ef3b3da>> [Fecha de última consulta: 11 de agosto de 2026].

²⁰ Sobre este punto, véase: H. Tribunal, Resolución N°66/2021, considerando 56°.

²¹ La definición de ambos mercados relevantes geográficos es consistente con la exigencia regulatoria prevista en el artículo 8°, letra D) del Decreto Supremo N°212, que dispone que la inscripción en el Registro Nacional de Transporte Público de Pasajeros del MTT, requiere indicar un punto de inicio y de finalización del recorrido respectivo. En este mismo sentido, véanse: respuesta de la I. Municipalidad de Melipilla a Oficio Ord. N°1886, de fecha 7 de octubre de 2025; Aclaración

III. ANÁLISIS DE LA DENUNCIA

19. De acuerdo con la denuncia, la conducta anticompetitiva de ROMESA se manifestaría en dilaciones injustificadas y en la exigencia de una cantidad excesiva de antecedentes, en el marco del proceso de negociación con Buses Vamos para acceder al Terminal de Melipilla, lo que habría impedido a esta última prestar servicios de transporte rural de pasajeros en rutas con origen o destino en dicha comuna.

20. Desde una perspectiva de libre competencia, esta conducta podría configurar una hipótesis de negativa injustificada de acceso o de contratación. Siguiendo a la jurisprudencia del H. Tribunal, una negativa injustificada de acceso no se limita a la negativa directa de suministro -entendida como el bloqueo al insumo necesario para competir *aguas abajo*- sino que también comprende su dimensión constructiva. Esta última se configura cuando, aún sin impedir el acceso al insumo o instalación relevante, su provisión se sujeta a condiciones comerciales no razonables²², restringiendo la competencia efectiva en el mercado aguas abajo.

21. En este contexto, el TDLC ha señalado que la configuración de una negativa injustificada de acceso o contratación requiere la concurrencia de los siguientes requisitos copulativos: *“(i) el control de un insumo indispensable para participar del mercado, lo que a su vez exige verificar: (a) la afectación sustancial de la capacidad de actuar o que impida seguir actuando en el mercado sin el acceso a dicho insumo; (b) la imposibilidad de replicar a un costo económico razonable el insumo por la firma aguas abajo; y (c) que exista posibilidad de dar acceso al insumo o activo indispensable o esencial; (ii) que se haya acreditado un comportamiento susceptible de ser calificado como una negativa; y, por último, (iii) la ausencia de justificaciones objetivas de la conducta”*²³.

22. El primer requisito implica verificar si el Terminal de Melipilla, controlado por ROMESA, es un insumo indispensable para participar en los mercados relevantes descritos. Dicho de otro modo, se debe determinar si, para ofrecer servicios de transporte público rural de pasajeros en rutas cuyo origen o destino sea Melipilla, resulta forzoso contar con acceso a dicho terminal.

de la Directora de Tránsito de la I. Municipalidad de Melipilla de fecha 14 de noviembre de 2025 a su declaración de fecha 3 de noviembre de 2025.

²² H. Tribunal, Sentencia N°189/2023, considerando 224°.

²³ H. Tribunal, Sentencia N°189/2023, considerando 204°.

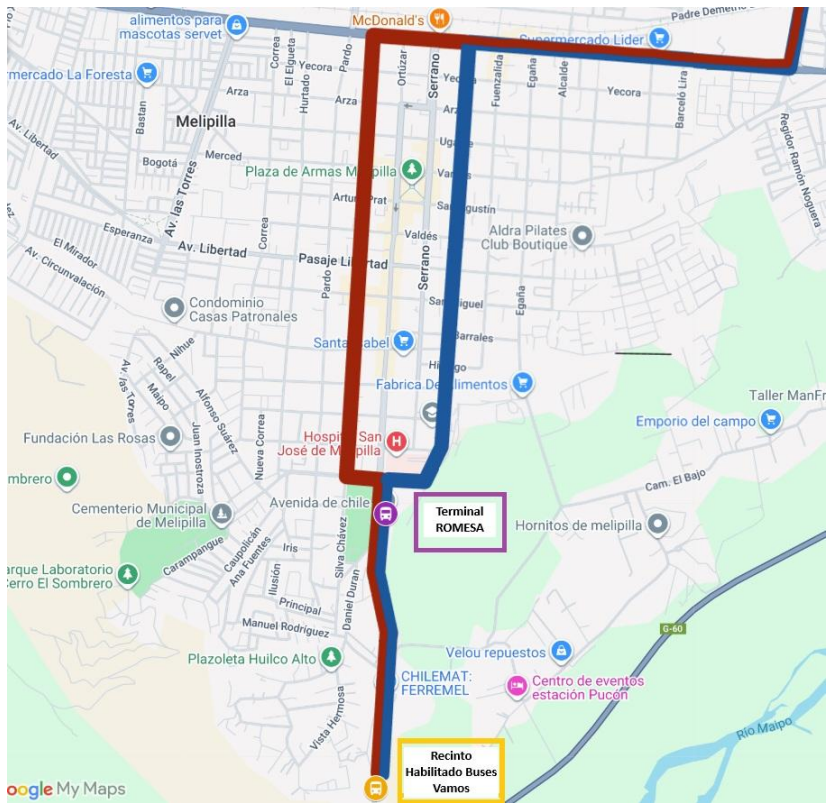
23. Como se señaló previamente, dado que la ciudad de Melipilla cuenta con más de 50.000 habitantes, los servicios de transporte rural de pasajeros deben iniciarse y/o finalizar en un terminal de buses o en un recinto especialmente habilitado para dicho fin, ubicado fuera de la vía pública. En este contexto, además del Terminal de Melipilla, Buses Vamos cuenta, a la fecha de la investigación, con un recinto de estas características denominado “Paradero Huilco Bajo”, el que fue autorizado por la Secretaría Regional del MTT de la Región Metropolitana²⁴ tras recibir un informe favorable sobre el uso de las vías y del inmueble, de parte de la Dirección de Tránsito de la I. Municipalidad de Melipilla²⁵, circunstancia que constituye un antecedente relevante para el análisis de indispensabilidad del insumo, en la medida que permite a dicho operador competir efectivamente en el mercado aguas abajo a un costo económico razonable.

24. En este contexto, el trazado autorizado por la Secretaría Regional del MTT de la Región Metropolitana a Buses Vamos, le permite recoger y dejar pasajeros en zonas de alta demanda de la comuna de Melipilla, tal y como se observa en la Figura N°1 siguiente:

²⁴ Véase respuesta de la I. Municipalidad de Melipilla a Oficio Ord. N°1886, de fecha 7 de octubre de 2025.

²⁵ La Directora de Tránsito se pronunció señalando que “[...] *la suscrita no ve inconveniente en tal uso de vías que presenta para la unidad de negocio UN840, sin embargo, solicita mejorar la accesibilidad al recinto que será utilizado como Paradero, emplazado en el sector Huilco Bajo*”. Véase respuesta de la I. Municipalidad de Melipilla a Oficio Ord. N°1886, de fecha 7 de octubre de 2025.

Figura N°1: Recorrido ida-vuelta de Buses Vamos en la comuna de Melipilla.



Fuente: Elaboración propia en base a respuesta de la I. Municipalidad de Melipilla a Oficio Ord. N°1886-25 FNE.

25. Al respecto, si bien por regla general gran parte de la demanda por servicios de transporte se concentra en los terminales de buses, en el caso de la comuna de Melipilla una porción relevante de dicha demanda también se distribuye a lo largo de diversos paraderos ubicados en el centro de la ciudad²⁶. Tal como se puede observar en la Figura N°1, el recorrido de Buses Vamos abarca ambos puntos de captación de demanda, contando con un paradero a aproximadamente 30 metros del Terminal de Melipilla²⁷ y con un recorrido prácticamente idéntico al de sus competidores (Ruta Bus 78 y Buses Santiago – Melipilla)²⁸.

26. Adicionalmente, se comprobó durante el curso de la Investigación que Buses Vamos cuenta con autorización municipal para operar una oficina de venta de pasajes en la comuna

²⁶ Aclaración de la Directora de Tránsito de la I. Municipalidad de Melipilla de fecha 14 de noviembre de 2025 a su declaración de fecha 3 de noviembre de 2025: “El dato exacto no se tiene del punto de vista estadístico. Sin embargo, es posible estimar que un 60% de los pasajeros se distribuyen a lo largo del recorrido comunal, en paraderos habilitados para tomar y dejar” (subrayado agregado).

²⁷ Toma de declaración a Directora de Tránsito de la Ilustre Municipalidad de Melipilla de fecha 3 de noviembre de 2025.

²⁸ Véanse: aclaración de la Directora de Tránsito de la I. Municipalidad de Melipilla de fecha 14 de noviembre de 2025 a su declaración de fecha 3 de noviembre de 2025 y aporte de antecedentes de la denunciada de fecha 17 de noviembre de 2025.

de Melipilla²⁹. La misma se encuentra ubicada en las cercanías del Terminal de Melipilla, lo cual permitiría la captación de pasajeros en un punto donde se concentra una porción importante de la demanda por este tipo de servicios³⁰.

27. Posteriormente, esta División advirtió que, con fecha 18 de diciembre de 2025, ROMESA celebró un contrato de subarrendamiento con Buses Vamos, mediante el cual se otorgó a este último el uso de dos oficinas de venta de pasajes y un andén. Dicho contrato contempla el uso de las instalaciones a partir de diciembre de 2025 por un plazo de dos años³¹, permitiendo el acceso efectivo de un nuevo operador a las instalaciones del Terminal de Melipilla bajo condiciones comerciales que no aparecen prima facie como discriminatorias o exclusorias.

28. En atención a lo anterior, no resulta posible sostener, en esta etapa, la existencia de una conducta susceptible de ser calificada como una negativa injustificada de acceso o contratación por parte de la denunciada. Con todo, ello no supone un pronunciamiento definitivo o general sobre la razonabilidad de precios, tarifas u otras condiciones contractuales que puedan ser ofrecidas en este u otros casos de similar naturaleza bajo escenarios distintos.

IV. CONCLUSIÓN

29. Atendidos los antecedentes expuestos, se recomienda al señor Fiscal Nacional Económico archivar la Investigación, salvo su mejor parecer. Lo anterior, sin perjuicio de las facultades de esta Fiscalía de seguir velando por la libre competencia en estos mercados 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,

GASTÓN PALMUCCI
JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS (S)
Fiscalía Nacional Económica
Incorpora firma electrónica avanzada

MLA/MEU

²⁹ Véase: aporte de antecedentes del denunciante de fecha 5 de noviembre de 2025.

³⁰ Véanse: aporte de antecedentes del denunciante de fechas 5 y 17 de noviembre de 2025.

³¹ Véase: respuesta de ROMESA a Oficio Ord. N° 17, de fecha 6 de enero de 2026.