

T.D.L.C.
RECIBIDO EN MI DOMICILIO
HORA: 21.30
FECHA: 7 de Julio 2011
SECRETARIO ABOGADO

223-11

04

FISCALIA
NACIONAL
ECONOMICA

EN LO PRINCIPAL: Requerimiento en contra de Empresas de Transportes Rurales Limitada y otros.

EN EL PRIMER OTROSÍ: Medida cautelar que indica.

EN EL SEGUNDO OTROSÍ: Acompaña documentos, con citación

EN EL TERCER OTROSÍ: Se tenga presente.

EN EL CUARTO OTROSÍ: Señala receptor judicial.

EN EL QUINTO OTROSÍ: Personería, patrocinio y poder.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

FELIPE IRARRÁZABAL PHILIPPI, FISCAL NACIONAL ECONÓMICO, domiciliado en calle Agustinas N° 853, piso 2, Santiago, a ese H. Tribunal respetuosamente digo:

Que de conformidad con lo dispuesto en los artículos 1°, 2°, 3°, 5°, 18, 19 y siguientes, 26 y 39 letras b) y c) del Decreto Ley N° 211, y fundado en los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que a continuación expondré, formulo requerimiento en contra de las siguientes personas:

1) **EMPRESA DE TRANSPORTES RURALES LIMITADA**, (en adelante, "**Tur Bus**"), RUT N° 80.314.700-0, representada por su gerente general, don Fernando Rafael Fernández García, factor de comercio, ambos domiciliados para estos efectos en calle Jesús Diez Martínez N° 730, Estación Central, Santiago;

2) **SERVICIOS PULLMAN BUS COSTA CENTRAL S.A.**, (en adelante, "**Pullman Costa**"), RUT N° 99.530.980-7, representada por su gerente general, don José Marcos Antonio Martínez Morasco, factor de comercio, ambos domiciliados para estos efectos en calle Nicasio Retamales N° 71, Estación Central, Santiago;

3) **TRANSPORTES COMETA S.A.**, (en adelante, "**Transportes Cometa**")¹, RUT N° 95.896.000-K, representada por su gerente general, don Luis

¹ En lo sucesivo, se referirá a Transportes Cometa S.A. conjuntamente con Pullman Costa, bajo la denominación "**Pullman Bus**", y especialmente cuando correspondan a las actuaciones realizadas por ambas empresas conjuntamente o parte del mismo grupo empresarial.

Pedro Farías Quevedo, abogado, ambos domiciliados para estos efectos en calle San Borja N°235, Estación Central, Santiago; y

4) **SOCIEDAD TRANSPORTES Y TURISMO DEL NORTE Y COMPAÑÍA LIMITADA**, (en adelante, "**Romani**"), RUT N° 78.322.840-8, representada por su gerente general don Marcelo Denis Tapia Tabilo, ingeniero comercial, ambos domiciliados para estos efectos en calle Los Carrera N° 380, oficina 326, La Serena.

Estas empresas (en adelante, las "**Requeridas**") han infringido el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, al haber ejecutado, por sí y a través de personas relacionadas, acciones coordinadas tendientes a bloquear el acceso de competidores relevantes a diversos terminales del país ubicados en las ciudades de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Antofagasta, impidiendo o retardando de esta forma que nuevos actores pudieran ofrecer sus servicios de transporte interurbano hacia dichas zonas.

Para estos efectos, las Requeridas -en forma coordinada- han acaparado oficinas en terminales de importantes ciudades, de manera tal de hacer inexistente la oferta de arriendo de boleterías en los mismos, impidiendo el acceso a nuevos actores a estos terminales, estos últimos insumo indispensable para poder prestar servicios de transporte terrestre interurbano.

Así, las Requeridas, mediante el bloqueo del ingreso efectivo a los terminales de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Carlos Oviedo Cavada en Antofagasta (en adelante e indistintamente, "**Terminales**"), han reducido considerablemente la presión competitiva, impidiendo derechamente que otros competidores, particularmente la empresa Línea Azul -tercer actor del mercado-, pudieran entregar un servicio en mejores condiciones que el ofrecido por las Requeridas.

Los hechos expuestos son de la mayor gravedad, ya que las Requeridas a través de su actuar conjunto han afectado un mercado de reconocida connotación e impacto social, como es el mercado interurbano terrestre de pasajeros.

En virtud de lo anterior, esta Fiscalía viene en solicitar a ese H. Tribunal, condenar a cada una de las Requeridas al pago de las multas y la

imposición a su respecto de determinadas medidas que se indicarán, previniéndolas a poner término inmediato a tales conductas y a no reiterarlas en el futuro, todo lo anterior, con expresa condena en costas.

I. LOS HECHOS

1. Como es de público conocimiento, Tur Bus y Pullman Bus² son los principales actores del mercado del transporte interurbano de pasajeros a nivel nacional, caracterizándose principalmente por el hecho que cubren el mayor número de rutas en todo Chile, dentro de las cuales se incluyen aquellas con origen y destino en las ciudades de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Antofagasta. Por su parte, la requerida Romani participa en las rutas desde y hacia la zona norte del país, incluyendo, las últimas tres localidades mencionadas.
2. Como cualquier empresa que decida ofrecer sus servicios de transporte, de acuerdo a las exigencias de la normativa sectorial³ y de las administraciones de los respectivos Terminales, para servir estas rutas las Requeridas deben contar, en el terminal de origen y destino, (i) con disponibilidad de andenes para tomar y dejar pasajeros, y también (ii) con oficinas habilitadas para la venta de boletos y la entrega de información a los pasajeros de las rutas que ofrecen.
3. Dentro de este contexto, es que al menos desde el año 2009, las Requeridas han ido acaparando oficinas para la venta de pasajes en los Terminales de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Carlos Oviedo Cavada en Antofagasta.

² Transportes Cometa presta servicios al norte y sur del país. Pullman Costa presta servicios desde Santiago a la V Región.

³ En efecto, el artículo 3° del Decreto Supremo N° 212/92 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, el "DS 212") establece como requisito para la prestación del servicio de transporte de público de pasajeros, la inscripción en un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros que lleva el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. A fin de obtener dicha inscripción, el artículo 8 del DS 212 exige que el interesado especifique "*la ubicación del o de los terminales autorizados y acompañe documentación que acredite que se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda*". De esta manera, si una empresa no cuenta con un terminal desde el cual realizar sus servicios, no podrá obtener la inscripción para operar en esa ciudad. A fin de poder utilizar un terminal, tanto público como privado, sus administradores exigen a las empresas de buses contar con una oficina de venta de pasajes dentro del mismo terminal, para dar cumplimiento a diversas exigencias normativas establecidas en el DS 212, como son la obligación de informar las tarifas establecida en el artículo 59, la obligación de informar respecto al horario y lugar de las pasadas establecida en ese mismo artículo, y la obligación de informar respecto a la devolución de pasajes establecida en el artículo 67, entre otras.

4. El acaparamiento, según se probará, se efectuó coordinadamente entre las Requeridas. En efecto, éstas convinieron el arriendo o compra de aquellos espacios que fuesen quedando disponibles en tales Terminales, creando consecuentemente barreras artificiales al ingreso del mercado del transporte terrestre.
5. Evidencia clara de lo anterior es la exclusión que ha afectado a Buses Línea Azul, empresa de la zona sur del país que en los últimos 5 años ha experimentado un explosivo crecimiento⁴, llegando en dicha zona a ser el segundo actor del mercado, detrás de Tur Bus, y el tercer actor a nivel nacional. Justamente, a propósito de su plan de expansión a la zona centro y norte del país a partir del año 2009, fue necesario para Línea Azul iniciar la búsqueda y negociación de oficinas, en los Terminales de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Antofagasta.
6. Al tomar conocimiento de dicho proceso de búsqueda, y ante la inminencia de la amenaza de entrada de un competidor relevante como Línea Azul a las rutas relacionadas con los Terminales, las Requeridas coordinaron la ejecución de diversas acciones, con el objeto de impedirle a Línea Azul el ingreso a esos destinos, o al menos, restringirlo y retardarlo.
7. Durante 2009 y 2010, los ejecutivos de las Requeridas se contactaron telefónica y presencialmente para determinar la forma en que iban a bloquear el ingreso de Línea Azul a los Terminales. De esta forma, el *modus operandi* del cartel frente al ingreso de dicho competidor relevante se refleja no sólo en las comunicaciones interceptadas durante la investigación hecha por esta Fiscalía, sino también a través del actuar de éstas al celebrar diversos arrendamientos, que tal como se acreditará, tienen un carácter instrumental al cierre del mercado de un nuevo actor.

i. **Caso Terminal de Valparaíso**

8. Línea Azul ingresó al Terminal de Valparaíso a fines de 2008, alcanzando a operar sólo un par de meses, ya que en marzo de 2009 debió ceder las oficinas que utilizaba a favor de Tur Bus. A dicho Terminal ha intentado ingresar sin éxito a la fecha.

⁴ Cabe hacer presente que Línea Azul ha realizado en los últimos 5 años una inversión importante en buses, pasando de 50 buses a 300 buses.

9. Consta a esta Fiscalía que el día octubre 19 de octubre de 2010, mientras funcionarios de Línea Azul estaban en el Terminal de Valparaíso negociando el arriendo de una oficina disponible en éste, un alto ejecutivo de Pullman Bus se contactó con otro alto ejecutivo de Tur Bus, con el objeto de ratificar que este último ya hubiese arrendado esa oficina a favor de dicha empresa, según lo acordado.
10. En efecto, el señor **Paul Fritz Gerhard Von Breitenbach**⁵, asesor de Pullman, llamó al señor Jesús Diez, presidente corporativo y principal accionista de Tur Bus, sosteniendo la siguiente conversación el día 19 de octubre de 2010⁶:
- **Paul Von Breitenbach:** *“Don Jesús buenas tardes, Paul Von Breitenbach, perdón que lo llame, pero cortito sí. En este momento andan los Azules en el segundo piso en Valparaíso. ¿Usted abrochó ese negocio?”.*
 - **Jesús Diez:** *“Creo que sí, no lo sé”.*
 - **Paul Von Breitenbach:** *“En este momento. Para que por favor tome cartas en el asunto, porque en este momento me avisa Ángel de que están”.*
 - **Jesús Diez:** *“Voy a verificarlo”.*
11. Un día más tarde, el señor Jesús Diez le informó al señor Pablo Von Breitenbach que *“ya estaba solucionado el tema”*⁷, ya que Tur Bus, ese mismo día 20 de octubre, celebró el contrato de arriendo por dicho espacio.
12. Pese a este acuerdo, y luego de casi dos años intentando arrendar una oficina que sirva de boletería para operar en dicho Terminal, Línea Azul finalmente pudo arrendar una, ofreciendo el pago adelantado de \$50.000.000 a su dueño. Sin embargo, a la fecha de esta presentación, más de 7 meses después, dicha oficina, ocupada por Pullman Bus, todavía no le es entregada por ésta, existiendo incluso un procedimiento judicial en actual tramitación.
13. El actuar anticompetitivo de estas empresas queda de manifiesto -según ha constatado esta Fiscalía- en la intención de devolver las oficinas *“que*

⁵ También conocido como: “Pablo Von Breitenbach”.

⁶ Archivo N° 0489 191010 1630, de fecha 19 de octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

⁷ Archivo N° 0499 201010 0855, de fecha 20 de octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

estaban de más” y que, por tanto, se convertirían en “arriendos inútiles” una vez que se produjese el ingreso de Línea Azul en el Terminal de Valparaíso.

ii. Caso de Coquimbo y La Serena

14. En relación al sector norte del país, cabe primeramente señalar que las oficinas que se encontraban en los Terminales de Coquimbo y La Serena, fueron arrendadas por las Requeridas, esta vez conjuntamente con Romani, en el año 2009, copando su capacidad y evitando el ingreso de nuevos actores.
15. Sin embargo, el actuar anticompetitivo de las Requeridas no se detuvo allí, sino que nuevamente impidieron el ingreso de Línea Azul a los Terminales en cuestión, al arrendar las oficinas que ocupaba la empresa Covato, hasta fines del año 2010.
16. Así, para el caso de Coquimbo, en una conversación sostenida el día 24 de septiembre de 2010 entre Pablo Von Breitenbach y Manuel Campos, encargado de Transportes Cometa para la zona, el primero le manifestó la importancia de asegurar la renovación de los 6 contratos que -según se indicó- habían celebrado las Requeridas, antes de arrendar las oficinas liberadas por Covato, ya que en caso contrario, este nuevo arriendo sería inútil, tal como se aprecia a continuación⁸:

- **Pablo Von Breitenbach:** *“Ya, pero eso desde luego va de la mano con la renovación de los contratos de las 6 oficinas, porque no sacamos nada con arrendar nosotros la de Covato, si él va a dejar libre las otras 6 oficinas. Por eso que tendríamos que tener la seguridad que usted me diga, ya, Meléndez⁹ nos va a renovar el 30 de noviembre, o sea, el 1 de diciembre, nos va a renovar el contrato por las 6 oficinas que están 2 a nombre de, o sea: 1 Tur Bus; 1 Cóndor; 2 por nosotros, no me acuerdo que razones sociales; 1 Expreso Norte; y 1 Romani. Si esa renovación va, usted me confirma, y le doy la razón social para la oficina de Covato”.*
- **Manuel Campos:** *“No, si se lo confirmo desde ya. Si él me dio su palabra”.*
- **Pablo Von Breitenbach:** *“Ya, pero entonces que vaya haciendo los contratos entonces de arriendo de las otras 6, y yo solamente le debo la razón social de la de Covato”.*
- **Manuel Campos:** *“Ya correcto, yo ahora mismo llamo a la secretaria”.*

⁸ Archivo N° 0116 240910 0857, de fecha 24 de septiembre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

⁹ Raúl Meléndez Cathalifaud, a la fecha propietario y administrador del terminal de Coquimbo.

17. Por su parte, respecto de La Serena, la requerida Pullman Bus, nuevamente se puso en movimiento para mantener la obstrucción a los competidores y darle estabilidad al cartel, para lo cual el señor Pablo Von Breitenbach encomendó al señor Manuel Campos -mencionado en el párrafo precedente, que “amarrase” la oficina que dejaba disponible la empresa Covato, con el fin de evitar que ésta fuese arrendada por Línea Azul, tal como lo señala en la siguiente conversación registrada el día 13 de octubre de 2010¹⁰:

- **Pablo Von Breitenbach:** *“Oiga mijito querido, el tema de esas oficinas en Serena, se me olvida el nombre de la empresa que está”.*
- **Manuel Campos:** *“Covato”.*
- **Pablo Von Breitenbach:** *“Covato. Es urgentísimo, porque el Línea Azul está al ataque firme. E incluso le digo, un personaje que era nuestro, don José Silva alias El Gato, aparentemente se va con ellos. E incluso recién lo comenté con don Luis Pedro, y don Luis Pedro dice: ‘puta el huevón tonto, no sabe para dónde va la moto’. Pero lo que es cierto es cierto, y el huevón, que no es tonto, es muy movido el tonto. Entonces, es importante Manolito, que le pudieramos dar corte y agarrar esas oficinas”.*

18. Dichos arriendos tuvieron por objeto impedir que Línea Azul pudiera arrendarlas. De hecho, al menos hasta febrero de 2011 tales oficinas no estaban operativas por parte de su arrendatario, con lo que se podría concluir que no había una necesidad de arriendo propiamente tal.
19. Hasta la fecha, Línea Azul no ha podido prestar el servicio en dirección a dichos destinos -Coquimbo y La Serena-, por no contar con boleterías en los respectivos terminales.
20. Así, los efectos exclusorios de los actos de las Requeridas no fueron accidentales, por el contrario, fueron propuestos sabiendo que al no tener Línea Azul acceso a los terminales de Coquimbo y La Serena, difícilmente podría prestar servicios hacia el norte del país en forma rentable pues tal como expresó el mismo señor Von Breitenbach, en la conversación de fecha 13 de octubre de 2010¹¹:

¹⁰ Archivo N° 0377 131010 1444, de fecha 13 de octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

¹¹ Archivo N° 0377 131010 1444, de fecha 13 de octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

- **Manuel Campos:** *“Acá en Serena estamos parados por don Raúl, perdón por don Mario, que no ha llegado”.*
- **Pablo Von Breitenbach:** *“Hay que estar encima de él, porque estos huevones de Línea Azul se mueven fuerte. Tanto el Marcelo Hernández que es el dueño, que es muy movido, el Roberto Letelier que es un bandido y muy movido, y si ahora se integra este otro loco que es, eh el Gato Silva. Puta. Porque lo bueno que, el Línea Azul no ha tenido un buen resultado para el norte, porque les falta Coquimbo y Serena, y en Antofagasta porque están en la Punta Norte donde no anda nadie. Entonces, si ellos consiguen primero que nada el enlace Coquimbo-Serena, van a empezar a avanzar muy fuerte”.*
- **Manuel Campos:** *“Si, metiendo la punta”.*
- **Pablo Von Breitenbach:** *“Le hago especial hincapié fuerte, mijito querido”.*
- **Manuel Campos:** *“Si, no se preocupe, si es el pan de nosotros el que tenemos salvar”.*

iii. Caso Terminal de Antofagasta

21. El terminal Carlos Oviedo Cavada, ubicado en el centro de la ciudad de Antofagasta y que recibe el mayor flujo de pasajeros, es administrado por una empresa relacionada a Tur Bus, denominada Inversiones en Infraestructura S.A., la cual no ha dejado ingresar a Línea Azul.
22. Las oficinas que van quedando disponibles en este Terminal son entregadas a empresas que no representan amenaza para las Requeridas, o en su defecto, son repartidas entre las Requeridas.
23. Con fecha 15 de diciembre de 2010 el señor Eduardo Tapia -socio de Romani- llamó al señor Pablo Von Breitenbach a fin de consultarle si era verdad que Línea Azul ingresaba al Terminal Carlos Oviedo Cavada, a lo que este último respondió, que no era efectivo ya que los administradores de éste no los pueden dejar ingresar¹²:

¹² Archivo N° 0452 151210 1624, de fecha 15 de octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

- **Eduardo Tapia:** “¿Me enteré por ahí que el Línea Azul va a entrar al terminal de Antofagasta?”.
- **Pablo Von Breitenbach:** “¿El Línea? No, no. Creo que andan haciendo fuerzas por todos los lados, pero no, estamos peleando hasta la muerte de que no sea así. Por lo demás el lunes tenemos reunión con Enrique, así que”¹³.
- **Eduardo Tapia:** “Si, es que el Herman me llamó recién, porque yo ando en Antofagasta y me dijo, jefe sabe que, el Línea Azul entra en, y el Herman siempre sabe todo”.
- **Pablo Von Breitenbach:** “No, si me habría dicho don Luis Pedro”.
- **Eduardo Tapia:** “Sí, pero cómo va a entrar dije yo”.
- **Pablo Von Breitenbach:** “No, no, no, es que lo que pasa es que el Camus se fue de espalda, digamos. Andan haciendo fuerza, nosotros, con decir, hace 20 días atrás tuvimos una reunión con Enrique y con Cristián¹⁴ y algo mencionaron, pero ellos están claros de que no pueden entrar”.

24. Acto seguido, en la misma conversación, el señor Eduardo Tapia indicó que si en dicho terminal se desocupaba una oficina, mejor que se la arrendasen a ellos¹⁵:

- **Eduardo Tapia:** “Entonces hay que hablar con Enrique, si por ahí le aparece otra oficina disponible que las pase a nosotros, que nos cobre barato por último”
- **Pablo Von Breitenbach:** “Lógico. Ahora si usted habla antes con él, nosotros el lunes tenemos una reunión con Enrique en la mañana y yo voy derecho al grano, digamos, en la pregunta”.
- **Eduardo Tapia:** “Claro, porque supe que hay una confitería que está desocupada, y entonces esa es la que me dice Herman que se iban”.
- **Pablo Von Breitenbach:** “Eh, no de ninguna manera, tendríamos que ser tontos”.
- **Eduardo Tapia:** “Claro, por eso me llamó la atención pob”.
- **Pablo Von Breitenbach:** “No Eduardo, pierda cuidado, nosotros somos lo que vamos a dar la pelea más fuerte, y no puede Tur Bus tomar una medida de esa índole sin haberla conversado con nosotros”.
- **Eduardo Tapia:** “Perfecto. Me quedo tranquilo entonces”.

25. Precisamente, en febrero último, dos meses después de esta conversación, Romani arrendó la única oficina disponible en este Terminal.

¹³ Enrique Oviedo Garcés, gerente de desarrollo de Inversiones en Infraestructuras S.A., empresa administradora del terminal Carlos Oviedo Cavada.

¹⁴ Cristián Garcés Zerbi, gerente general de Inversiones en Infraestructuras S.A., empresa administradora del terminal Carlos Oviedo Cavada.

¹⁵ Archivo N° 0452 151210 1624, de fecha 15 de Octubre de 2010, obtenido en virtud del ejercicio de las facultades del artículo 39 letra n) Decreto Ley N° 211.

26. El carácter insustituible de los terminales como Valparaíso, La Serena, Coquimbo y Carlos Oviedo Cavada, y la ausencia de oferta de boleterías al interior de los mismos, redundan en que para las rutas que tienen como destino -final o intermedio- las ciudades de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Antofagasta, hoy la competencia se encuentra limitada a los incumbentes y cerrada a potenciales desafiantes.
27. Lo expuesto se evidencia al constatar que las empresas Tur Bus y Pullman Bus, por sí y a través de sus empresas relacionadas, han ido adquiriendo el derecho de uso de la totalidad de la oferta residual de puntos de venta existentes en los terminales que se indican en el Cuadro N° 1, llegando a ocupar conjuntamente porcentajes que en muchas ocasiones exceden largamente el 60% de éstos, tal como se aprecia en el cuadro siguiente:

Cuadro N° 1
Puntos de Venta de Tur Bus y Pullman Bus, en principales terminales del país

Terminal	Unidad de Medida	Total	Puntos de Venta Grupo Tur Bus		Puntos de Venta Grupo Pullman*		% Conjunta
			N°	%	N°	%	
C. Oviedo Cavada	N° Cajas	34	10	29,41%	11	32,35%	61,76%
	M ²	257,2	75	29,16%	82	31,96%	61,12%
La Serena**	N° Ventanillas	37	9	24,32%	20	54,05%	78,38%
	M ²	385	105	27,27%	175	45,45%	72,73%
Coquimbo**	N° Oficinas	24	6	25,00%	9	37,50%	62,50%
Valparaíso	M ²	1118,62	461,91	41,29%	251,8	22,51%	63,80%

(**) Solo considera ventanillas del sector de empresas de transporte interurbano

Fuente: Elaboración propia con base a información proporcionada por terminales de buses.

28. De esta forma, diversas oficinas acaparadas por estas empresas y sus relacionadas en los terminales de Valparaíso, La Serena, Coquimbo y Carlos Oviedo Cavada son subutilizadas, no siendo adquiridas con el objeto de servir a la compra y venta de boletos.
29. Tan evidente es lo expuesto, que consta a esta Fiscalía que en febrero de 2011, plena temporada alta a los destinos donde se ubican los terminales referidos, muchas de las boleterías arrendadas por las Requeridas, o se encontraban cerradas, o no estaban habilitadas para su funcionamiento; eran empleadas para fines diversos, como bodegaje, oficinas administrativas o arriendos para otros comercios, a pesar de encontrarse en ubicaciones privilegiadas en relación al tráfico de pasajeros.

30. De esta forma cabría preguntarse ¿qué sentido tiene que las empresas en general, y en particular las Requeridas, incurran en gastos relativos al arriendo de boleterías, si parte de ellas se mantienen “cerradas”? La respuesta no es otra que el actuar abusivo y concertado de las Requeridas, tendiente a bloquear el ingreso de nuevos competidores, logrando con éxito desincentivar, o al menos retardar, el ingreso al mercado de otros actores.
31. En síntesis, las conductas exclusorias desplegadas en el seno del cartel materia de autos no sólo han tenido la aptitud de impedir y retrasar el ingreso de operadores al mercado del transporte terrestre de pasajeros con destino u origen en los terminales de las ciudades indicadas, sino que, en los hechos, efectivamente ocurrió en desmedro de Línea Azul.

II. LA INDUSTRIA

32. La industria del transporte público de pasajeros se define, siguiendo lo establecido en el artículo 1º del Decreto Supremo N° 212/92 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“**DS 212**”), como *“todos los servicios de transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúen 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”*.
33. En este mercado, y a partir de lo dispuesto en los artículos 6º y 19 del DS 212¹⁶, los servicios nacionales de transporte público remunerado son clasificados en urbanos¹⁷, rurales¹⁸ e interurbanos¹⁹.

¹⁶ En todo caso, la normativa otorga la facultad al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de calificar, mediante resolución fundada, otros servicios distintos a los indicados como servicios interurbanos. De la misma forma, el Ministerio puede calificar algún servicio como rural.

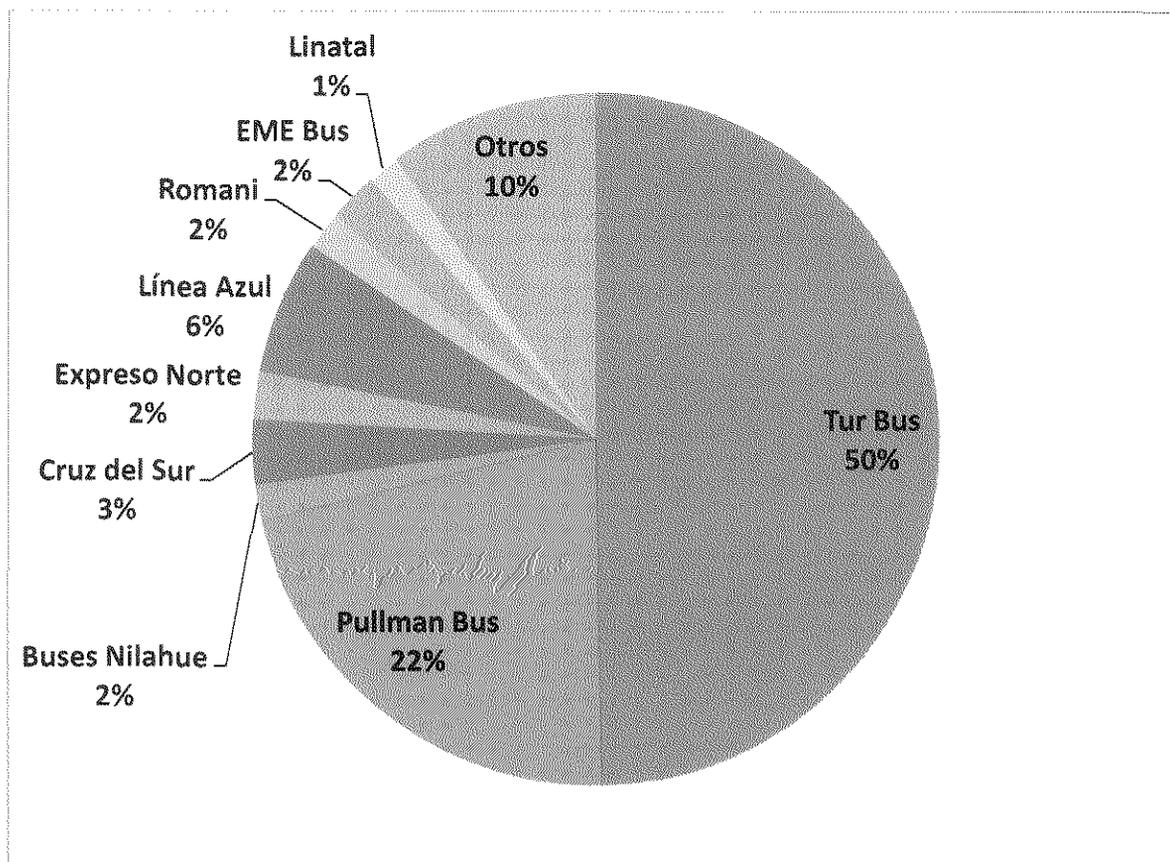
¹⁷ Servicios urbanos son aquellos que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido.

¹⁸ Por su parte, los servicios rurales son aquellos en que, sin superar los 200 kilómetros de recorrido, exceden el radio urbano, con excepción aquellos que, sin exceder los 200 kilómetros, unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en V Región.

¹⁹ Por último, los servicios interurbanos son aquellos que superan los 200 kilómetros de recorrido, y los que sin exceder los 200 kilómetros unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en V Región.

34. Estos distintos tipos de servicios se encuentran sometidos a regulaciones particulares en diversos aspectos, tales como las frecuencias de los recorridos, la forma de transportar pasajeros, los lugares habilitados para recoger pasajeros, la forma de publicitar sus tarifas, entre otros.
35. En ese sentido, el artículo 3° del DS 212 establece como requisito para la prestación del servicio de transporte de público de pasajeros, la inscripción en un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros que lleva el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones. A fin de obtener dicha inscripción, el artículo 8° del DS 212 exige que el interesado especifique *“la ubicación del o de los terminales autorizados y acompañe documentación que acredite que se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda”*. De esta manera, si una empresa no cuenta con un terminal desde el cual realizar sus servicios, no podrá obtener la inscripción para operar en esa ciudad.
36. Adicionalmente, la normativa contempla otras exigencias, como son la obligación de informar las tarifas establecida en el artículo 59; la de informar respecto al horario y lugar de las pasadas establecidas, según el mismo artículo; y la obligación de informar respecto a la devolución de pasajes establecida en el artículo 67, entre otras.
37. Ahora bien, según se ha podido constatar en la industria, a fin dar cumplimiento a las exigencias señaladas precedentemente, para poder utilizar un terminal sea público o privado, sus administradores exigen a las empresas de buses contar con una oficina de venta de pasajes dentro del mismo terminal a fin de que puedan informar de manera eficaz sus tarifas, horarios y, en general, las exigencias normativas.
38. Por ello, los terminales constituyen un insumo indispensable para la operación eficiente de una compañía en las distintas rutas a las que puede acceder, considerándolos como un punto de origen y destino.
39. Los hechos que hoy se someten al conocimiento de ese H. Tribunal tienen lugar en los servicios interurbanos de pasajeros. Este servicio se caracteriza por estar altamente concentrado; sólo dos grupos (Pullman Bus y Tur Bus) controlan cerca del 73% del mercado a nivel nacional, como se observa en gráfico siguiente.

Gráfico N° 1
Participaciones de Mercado en el Transporte Interurbano de Pasajero, año 2009-2010



Fuente: Elaboración propia con base a información de ventas proporcionada por principales empresas de transporte de pasajeros²⁰.

40. Tur Bus, con un 50% de participación, es el principal actor del mercado, no sólo en ventas -en que supera ampliamente a sus demás competidores-, sino también en la cantidad de rutas que opera -ofrece servicios desde Arica a Calbuco, y al extranjero-, por el número de salidas que realiza, y por la cantidad máquinas con que cuenta.
41. Tur Bus es un holding de empresas controlada por la familia Díez González, creada en 1948. En la actualidad Tur Bus presta servicios a través de diversas líneas: Tur Bus, Inter Sur, Buses JAC, Jota Ewert, Buses Bío-Bío, Tas Choapa Internacional, Cóndor Bus, Flota Barrios y Buses Al Sur, la gran mayoría de las cuales fueron adquiridas por la familia Díez González a otros actores.

²⁰ Las presentes participaciones de mercado se calcularon a partir de las ventas informadas por más de 20 empresas de transporte interurbano de pasajeros. número de salidas en los terminales. En todo caso, considerando las salidas desde los principales terminales de Santiago a las más importantes ciudades del país, las participaciones de mercado serían similares a las indicadas en el presente gráfico.

42. El segundo actor del mercado es Pullman Bus, con una importante participación en ventas por sobre el 20% de mercado. También cuenta con un considerable número de rutas, salidas y máquinas.
43. Pullman Bus nace hace más de cuarenta años en calidad de asociación gremial, reuniendo en ese entonces a cuarenta y dos empresarios del transporte interurbano. Actualmente Pullman Bus opera a lo largo del territorio nacional con diversas marcas: Pullman Bus, Fichtur, Atacama Vip, Los Corsarios, Los Conquistadores, Sol del Sur, Elqui Bus y Cidher.
44. Actualmente, este grupo está compuesto por dos principales empresas, sin perjuicio de otras más pequeñas. Por una parte, se encuentra Transportes Cometa, empresa que presta servicios al norte y sur del país, y que es controlada por la familia Farías-Quevedo²¹. Por otro lado, está Pullman Costa, empresa que presta servicios desde Santiago a la V Región, en la cual la familia Farías-Quevedo tiene una participación cercana al 35%, siendo uno de los principales accionistas junto a la familia Cabello (ésta última con una participación cercana al 38%).
45. El tercer actor del mercado es Línea Azul, una empresa con sede en Chillán, que si bien opera en el mercado hace más de 30 años, en 2005 comenzó un proceso de expansión, logrando convertirse hoy en una de las principales empresas de transporte del país, prestando servicios desde Antofagasta a Puerto Montt. En efecto, en estos últimos años la empresa incrementó su flota en más de un 500%, aumentando sus rutas y frecuencias²², lo que les permitió crecer rápidamente. En la actualidad tienen una participación superior al 6%.
46. Adicionalmente, existen otras empresas de menor tamaño, entre las cuales destacan Empresas Cruz del Sur, que con sus líneas Cruz del Sur, Transchiloé, Pullman Sur, Turibus y Bus Norte presta servicios desde

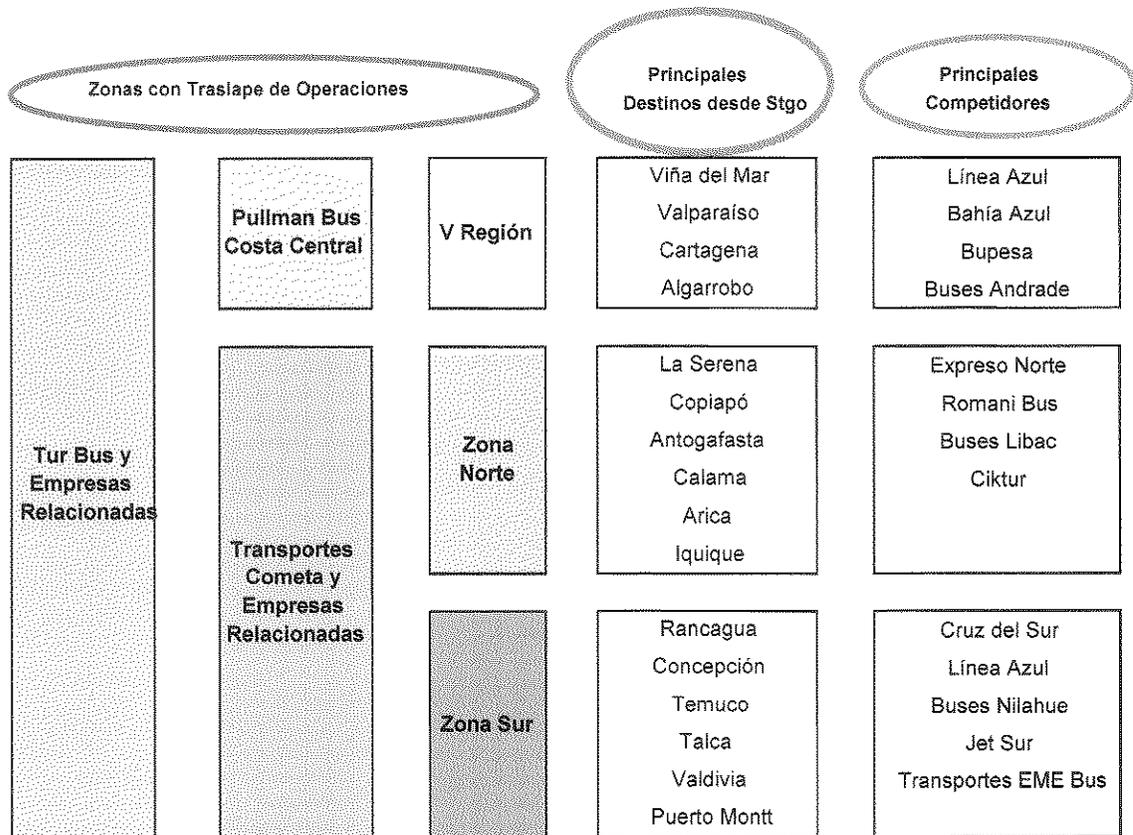
²¹ Cabe hacer presente que las empresas Transporte Atacama Vip Ltda., Transportes Fichtur Ltda. y Transportes Los Corsarios Ltda., a través de las cuales operan otras marcas pertenecientes al grupo Pullman o Pullman Bus, son también controladas por la familia Farías - Quevedo.

²² Véase la noticia "*Buses Línea Azul: La empresa regional que descubrió la ruta del éxito*", publicada el día 22 de enero de 2010 y disponible en <http://losbuses.com/2010/01/22/buses-linea-azul-la-empresa-regional-que-descubrio-la-ruta-del-exito/>, en la cual se señala: "*En cinco años Línea Azul logró posicionarse dentro de las empresas líderes en el transporte de pasajeros a nivel país (...) Actualmente, Buses Línea Azul expandió sus recorridos a un promedio de 200 salidas diarias a distintos puntos del país. (...) En estos cinco años la empresa incrementó el número de 50 máquinas a las 300 que hoy tiene la flota, recorriendo distintas zonas del país y atreviéndose con nuevas rutas comerciales*".

Santiago a Punta Arenas; Expreso Norte, que presta servicios desde Santiago a Iquique; Romani, que presta servicios desde Santiago a Calama; Buses Nilahue, que presta servicios hacia Rancagua y Concepción; y Transportes EME Bus, que presta servicios hacia Talcahuano y Concepción.

47. El siguiente esquema ilustra de manera simple la estructura actual de la industria del transporte interurbano de pasajeros en nuestro país. Así, mientras Tur Bus opera a nivel nacional, Transportes Cometa opera a nivel nacional, con excepción de la V Región servida por Pullman Costa. La cuarta columna del esquema muestra cuáles son los principales destinos servidos en cada zona, en términos de ingresos y pasajeros transportados, mientras que la quinta columna resume cuáles serían los principales competidores de las Requeridas, en términos de frecuencias de salida desde diversos terminales de la ciudad de Santiago.

Figura N° 1: Descripción de la Industria



Fuente: Elaboración propia elaborada sobre la base de información aportada por los propios investigados y diversos terminales ubicados en Santiago.

III. MERCADO RELEVANTE

48. El mercado relevante se define como el producto o grupo de productos, en un área geográfica en que se produce, compra o vende, y en una dimensión temporal tal, que resulte probable que una empresa ejerza a su respecto poder de mercado²³.
49. En el mercado de transporte público, el acceso al terminal o tiempo-andén, así como a sus oficinas, constituyen un insumo indispensable para operar normalmente y de manera eficiente y efectiva en el mercado de servicio público de transporte.
50. De acuerdo a la regulación vigente, para poder operar en el mercado de transporte público interurbano es condición necesaria disponer de espacios en un terminal.
51. En ese sentido, la normativa vigente establece como requisito para la prestación del servicio de transporte de público de pasajeros, la inscripción en un Registro Nacional de Servicios de Transporte de Pasajeros, trámite para el cual se exige acreditar habilitación en un terminal y ubicación del mismo, a fin de poder operar en la ciudad en que se sitúa el terminal
52. Por su parte, y según esta Fiscalía ha podido constatar, los administradores exigen a su vez a las empresas contar con oficinas en las dependencias de los terminales, en orden a garantizar el cumplimiento de otros requisitos que establece la normativa²⁴.
53. De esta manera, contar con oficinas al interior de las dependencias del terminal permite a los operadores utilizarlos o tener acceso a sus andenes. Por lo demás, éstos representan un importante punto de venta de pasajes y el lugar donde se concentra la demanda por viajes.
54. Así las cosas, esta Fiscalía es de la opinión que el mercado relevante afectado corresponde a las diversas rutas de transporte interurbano terrestre de pasajeros iniciadas o terminadas en las ciudades de Valparaíso, La Serena, Coquimbo y Antofagasta.

²³ Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales. Fiscalía Nacional Económica. Octubre de 2006, disponible en <http://www.fne.cl>.

²⁴ Publicación de tarifas, publicación de horarios de salidas o paradas, devolución de pasajes, entre otras.

55. Otros medios de transporte a dichas ciudades, como el transporte aéreo, no forman parte del mismo mercado relevante, fundamentalmente atendido a las diferencias de costos, servicios y tiempo de traslado entre uno y otro.
56. Asimismo, la utilización de un vehículo particular, como un taxi básico o una empresa particular de transporte, tampoco pueden ser consideradas como parte del mercado relevante, dadas las enormes diferencias de precio y calidad de cada uno de estos servicios.

IV. CONCENTRACION Y UMBRALES

57. Para calcular la participación de mercado en cada ciudad, se consideran el número de salidas efectuadas por cada empresa desde cada uno de los terminales afectados por la conducta de las Requeridas, independiente del destino del viaje.

1. Valparaíso

58. El terminal de Valparaíso es un terminal público administrado por un funcionario designado por la Ilustre Municipalidad de Valparaíso. Las oficinas existentes en el inmueble donde opera el terminal son de propiedad tanto de la Ilustre Municipalidad como de terceros.
59. En este terminal operan las siguientes empresas, con salidas tanto nacionales como internacionales:

Cuadro N° 2
Empresas que operan desde terminal de Valparaíso, marzo 2011

Línea de Buses	Principales Destinos
Empresas del Grupo Tur Bus	
Tur Bus	Santiago, Arica, Iquique, Calama, San Pedro Atacama, Rancagua, Temuco, Puerto Montt, Concepción, Talcahuano, Los Ángeles, y Valdivia
Cóndor	Santiago, Rancagua, Puerto Montt, Copiapó y Calama
Tas Choapa Internacional	Mendoza
Empresas del Grupo Pullman Bus	
Pullman Bus Costa	Santiago
Pullman Bus Lago Peñuelas	Algarrobo, El Quisco y San Antonio
Buses Casablanca	Casablanca
Otras Líneas de Buses	

Buses Ahumada	Mendoza y Buenos Aires
Buses J M	San Felipe, Los Andes, Concepción y Talcahuano
Bus Norte	Osorno, Temuco, Valdivia, Puerto Varas y Puerto Montt
Expreso Norte	Ovalle, La Serena, Coquimbo, Los Vilos e Illapel
Romani	Coquimbo, La Serena, Vallenar, Copiapó y Antofagasta
Ruta Valpo-Melipilla	Melipilla
Sol del Pacifico	Chillán, Los Ángeles, Concepción y Talcahuano
Transportes Zambrano	Antofagasta, Iquique y Arica

Fuente: Elaboración propia con base a información proporcionada por terminal.

60. Por su parte, en el cuadro siguiente se observan las participaciones de mercado en el terminal de Valparaíso, medidas como el número total de salidas efectuadas por cada empresa durante el 2010, independiente del destino de éstas:

Cuadro N° 3
Salidas desde Terminal de Valparaíso, 2010*

Terminal	Grupo	Salidas	%
Valparaíso	Grupo Pullman Bus	30.202	35,17%
	Grupo Tur Bus	41.958	48,86%
	Buses JM	8.212	9,56%
	Otras	5.505	6,41%
	HHI	3.726	

*Considera solo servicios interurbanos

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal

61. El Cuadro N° 3 muestra que los principales actores que operan en dicho terminal son Tur Bus y Pullman Bus, quienes concentraron aproximadamente el 85% de las salidas desde ese lugar en 2010.
62. Línea Azul, por su parte, tuvo salidas desde Valparaíso hasta marzo de 2009, llegando a alcanzar un 9,92% de las salidas durante los meses en que operó. Sin embargo, dicha empresa dejó de operar en el terminal cuando la boletería que arrendaba fue adquirida por Tur Bus²⁵.

2. Coquimbo

63. El terminal de Coquimbo es un terminal privado, de la empresa Inversiones e Inmobiliaria Fersam Limitada, la que además administra dicho terminal. El inmueble donde está ubicado es de propiedad de esta empresa, quien además arrienda las oficinas a quienes operan en éste.

²⁵ Así lo indicó el gerente general de Línea Azul, señor Marcelo Hernández, en declaración ante esta Fiscalía de fecha 25 de octubre de 2010: "Estuvimos en Valparaíso hace como un año, pero la persona que nos arrendaba una oficina la vendió a Tur Bus, con lo cual nos sacaron del terminal".

64. En dicho terminal operan las siguientes empresas, con salidas nacionales e internacionales:

**Cuadro N° 4
Empresas que operan desde terminal de Coquimbo, marzo 2011**

Línea de Buses	Principales Destinos
Empresas del Grupo Tur Bus	
Tur Bus	Santiago y Arica
Cóndor	Santiago y Arica
Empresas del Grupo Pullman Bus	
Transportes Cometa	Santiago y Arica
Los Corsarios	Santiago y Arica
Atacama VIP	Santiago y Arica
Otras Líneas de Buses	
Covalle	Santiago y Argentina
Ciktur	Santiago y Arica
Expreso Norte	Santiago, Arica y Valparaíso
Libac	Copiapó y Santiago
Pullman Carmelita	Santiago y Arica
Pullman Palmira	Santiago
Romani	Santiago, Calama y Viña del Mar

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal.

65. Los principales actores en este terminal son el Grupo Tur Bus, seguido del Grupo Pullman Bus, que entre noviembre de 2010 y febrero de 2011, concentraron, conjuntamente, más del 65% de las salidas desde dicho terminal.

**Cuadro N° 5
Salidas desde Terminal de Coquimbo, noviembre 2010-febrero 2011***

Terminal	Grupo	Salidas	%
Coquimbo	Grupo Tur Bus	11.741	35,17%
	Grupo Pullman Bus	10.131	30,35%
	Expreso Norte	4.706	14,10%
	Romani	3.140	9,41%
	Otros	3.664	10,98%
	HHI	2.482	

*Solo considera servicios interurbanos

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal.

66. Cabe destacar que para los operadores es importante el acceso a este rodoviario por cuanto, no sólo permite a las líneas completar la capacidad ociosa con que puedan haber salido sus buses en rutas que tengan por destino ciudades al norte o sur de La Serena o Coquimbo, sino que además permite utilizar la capacidad que se ha ido liberando en la ruta debido al descenso de pasajeros en paradas previas a dichos terminales. Por tal motivo, no contar con el acceso al terminal les impide operar

eficientemente e impone un costo adicional a aquellos operadores que carecen de ese acceso.

3. La Serena

67. El terminal de La Serena es un terminal privado, de Inversiones Comercializadora e Inmobiliaria ATB S.A, quien a su vez la administra.
68. En este terminal operan las siguientes empresas, con salidas nacionales e internacionales:

**Cuadro N° 6
Empresas que operan desde terminal de La Serena, marzo 2011**

Línea de Buses	Principales Destinos
Empresas del Grupo Tur Bus	
Tur Bus	Arica, Valparaíso y Santiago
Cóndor	Arica, Valparaíso y Santiago
Tas Choapa Internacional	Lima
Empresas del Grupo Pullman Bus	
Transportes Cometa	Arica, Valparaíso y Santiago
Los Corsarios	Arica y Santiago
Atacama VIP	Arica y Santiago
Elqui Bus	Ovalle, Huasco
Otras Líneas de Buses	
Cata	Mendoza
Cormar Bus	Ovalle
Ciktur	Calama e intermedios
Expreso Norte	Arica, Valparaíso y Santiago
Expreso Rojas	Salamanca
Horvitur	Ovalle
Postal Bus	Andacollo
Pullman Carmelita	Arica e intermedios
Pullman Palmira	Santiago
Romani	Calama, Valparaíso y Santiago
Serena Mar	Ovalle y Huasco
Vía Elqui	Horcón y Ovalle

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal.

69. Los principales actores en este terminal son el Grupo Tur Bus con un 42% de las salidas durante 2010, seguido por el Grupo Pullman Bus, con 29% de las mismas en igual período.

Cuadro N° 7
Salidas desde Terminal de La Serena, año 2010*

Terminal	Grupo	Salidas	%
La Serena	Grupo Tur Bus	50.749	42,56%
	Grupo Pullman Bus	34.964	29,32%
	Expreso Norte	15.207	12,75%
	Romani	8349	7,00%
	Otros	9.974	8,36%
	HHI	2.903	

*Solo considera servicios de transporte interurbano

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal.

5. Carlos Oviedo Cavada, de Antofagasta

70. El terminal Carlos Oviedo Cavada en la ciudad de Antofagasta es un terminal privado, que pertenece a la empresa Terminales del Norte S.A., la que a su turno es de propiedad de Tur Bus y Pullman Bus. Dicho terminal es administrado por la empresa Inversiones en Infraestructuras S.A., empresa en la cual don Jesús Diez González, principal socio de Tur Bus, tiene una participación cercana al 40% a través de diversas sociedades.
71. En este terminal operan las siguientes empresas, con salidas nacionales e internacionales:

Cuadro N° 8
Empresas que operan desde terminal de Antofagasta, marzo 2011

Línea de Buses	Principales Destinos
Empresas del Grupo Tur Bus	
Tur Bus	
Cóndor	Santiago
Tas Choapa Internacional	Santiago
Empresas del Grupo Pullman Bus	
Transportes Cometa	Santiago
Los Corsarios	Santiago
Atacama VIP	Santiago
Otras Líneas de Buses	
Buses Evans	Santiago
Buses Norte Grande	Arica, Tocopilla, Iquique
Buses Sanhueza	Arica
Ciktur	Santiago
Cruz del Norte	Santiago
Donato Cervellino	Minera Collahuasi
Expreso Norte	Santiago
Kenny Bus	Iquique y Santiago
Maxitur	Arica e Iquique

Pullman Carmelita	Arica y Santiago
Ramos Cholele	Iquique y Santiago
Romani	Santiago, Calama, Viña del Mar, Valparaíso
Vía Géminis	Calama, La Serena, Coquimbo y Ovalle

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal.

72. Los principales actores en este terminal son el Grupo Tur Bus, con más de un 57% de las salidas en 2010, seguido del Grupo Pullman Bus, con casi un 30% de las salidas.

Cuadro N° 2
Salidas desde Terminal de Antofagasta, año 2010

Terminal	Grupo	Salidas	%
Antofagasta	Grupo Tur Bus	48.038	57,65%
	Grupo Pullman Bus	24.182	29,02%
	Expreso Norte	5.526	6,63%
	Romani	2.192	2,63%
	Otros	3.394	4,07%
	HHI		4.216

Fuente: Elaboración propia sobre la base de antecedentes aportados por terminal.

V. BARRERAS A LA ENTRADA

1. Barreras a la entrada

73. Se entiende por barreras a la entrada el impedimento al ingreso de competidores o la ventaja de costos que posee una empresa establecida en el mercado frente a una firma que desee entrar. De este modo, las barreras a la entrada afectan la probabilidad, oportunidad y suficiencia de la entrada de actores desafiantes.
74. Al respecto, el artículo 3° de la Ley N°18.696 sobre Transporte de Pasajeros dispone que el transporte nacional de pasajeros remunerado se efectuará libremente, sin perjuicio que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones establezca las condiciones y dicte la normativa dentro de la que funcionarán dichos servicios, en cuanto a cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, así como en lo relativo a condiciones de operación de los servicios de transporte remunerado de pasajeros y de utilización de las vías.
75. Precisamente, el DS 212 exige a las empresas interesadas inscribirse en un registro que lleva el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones,

requisito sin el cual no pueden prestar el servicio de transporte público. En cuanto a los requisitos necesarios para obtener tal inscripción, el interesado debe adjuntar diversos antecedentes relativos a la persona del interesado, de los vehículos y choferes con que prestará el servicio, además del servicio mismo que pretende entregar.

76. Dentro de los antecedentes relativos al servicio, el interesado debe acompañar: (i) itinerarios; (ii) ubicación del o de los terminales autorizados y documentación que acredite que el interesado se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda, y ubicación de las oficinas de venta de pasajes; y (iii) tarifa a cobrar por el servicio.
77. De lo anterior se desprende el carácter indispensable que tienen los terminales de buses para la prestación del servicio de transporte interurbano de pasajeros, ya que sin contar con uno, cualquier empresa se verá impedida de prestar el servicio en dicha ciudad.

V.2. Tiempo y suficiencia para la entrada

78. Teóricamente, una empresa interesada en ingresar al mercado de transporte interurbano de pasajeros podría hacerlo en un corto plazo. En efecto, la obtención de los permisos y autorizaciones exigidas demoraría cerca de seis meses. Por otro lado, finalizados los trámites ante la autoridad, y la gestión del contrato entre esta empresa y el transportista, el entrante podría iniciar sus actividades aproximadamente en 15 días.
79. Sin embargo, si el entrante no logra acceder a un terminal ya existente, su eventual entrada al mercado como competidor real y significativo²⁶ se hace muy difícil.
80. Por de pronto, para quien no puede acceder a un terminal, por no tener al menos una boletería, resulta irracional desde el punto de vista económico instarlo a la construcción de su propio recinto. En efecto, la construcción de un nuevo terminal implica una elevada inversión; cualquier potencial entrante al mercado deberá contar con una significativa escala mínima de operación, que muchas veces no coincidirá con el tamaño del mercado,

²⁶ Esta Fiscalía entiende por entrada suficiente, el hecho que un entrante pueda lograr un impacto significativo en el mercado en un período de tiempo razonable.

además, el plazo de recuperación de las inversiones puede ser considerable. Precisamente, uno de los principales costos es la compra de un terreno bien ubicado y apropiado para la instalación de un terminal de buses. Por otro lado, la construcción misma del terminal implica una elevada inversión, en gran parte irrecuperable²⁷. Dicha inversión dice relación especialmente con el levantamiento de oficinas de venta, andenes de carga y descarga, cierre perimetral de los terrenos, construcción de accesos, entre otros.

81. Por otro lado, a fin de instalar un terminal deben realizarse una serie de trámites previos a la construcción misma, que conllevan importantes plazos y gestiones.
82. Así, primeramente, y de conformidad al artículo 45 bis A del DS 212, los interesados deben obtener, previo a su construcción, un informe favorable del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. En ese informe deberán indicarse las características del terminal respecto a la ubicación proyectada, la flota de diseño, el tipo de servicio, el tipo de vehículos que harán uso de él, autorización para movimiento de pasajeros, cuando corresponda, e instalaciones y superficies destinadas a los vehículos, a la administración de los servicios y al personal en general.
83. En seguida, de conformidad al artículo 2° del Decreto Supremo N° 94/1985 del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, la construcción de los terminales no urbanos debe ser autorizada por la Municipalidad respectiva.
84. Por último, de conformidad al artículo 11 de la Ley N° 19.300, sobre Bases Generales del Medioambiente, los terminales de buses que presenten algunos de los efectos, características o circunstancias enumeradas en tal artículo, como por ejemplo la localización en o próxima a poblaciones, deben elaborar un Estudio de Impacto Ambiental el cual debe ser aprobado por la autoridad medioambiental respectiva.
85. En virtud de lo anterior, al no existir disponibilidad para el ingreso de una nueva empresa al terminal de una ciudad, se erige una barrera insalvable,

²⁷ Así por ejemplo, la sola construcción del terminal de Antofagasta habría implicado una inversión cercana a los 5 millones de dólares, de acuerdo a su declaración de impacto ambiental.

que restringe considerablemente la eventual entrada, en el mediano y hasta en el largo plazo, de potenciales entrantes que pudiesen competir con las Requeridas, ya que para poder ingresar al terminal, los interesados deberán esperar la eventualidad de que se desocupe una oficina, o que se amplíe el terminal, lo que no siempre es posible.

3. Comportamiento estratégico

86. Existen diversas conductas que los incumbentes pueden desplegar con el objeto de evitar el ingreso de potenciales competidores, o disciplinar su ingreso.
87. Una primera forma, y la más importante de acuerdo a lo señalado por un ex ejecutivo de Pullman Costa, es aquella que motiva este requerimiento, esto es, evitar el ingreso a los terminales mediante el acaparamiento de la limitada oferta de oficinas existente al interior de los mismos.
88. Cabe destacar que Tur Bus y Pullman Bus, conjuntamente, poseen capacidad (flotas de buses) y niveles de operación (en cuanto al número de rutas servidas así como frecuencias de salidas) tales que, por una parte, hace a estas empresas -en la práctica- indispensables para la sustentabilidad de un terminal y, por otra, les permitiría incluso construir o disponer de un terminal propio²⁸, como en el caso del Terminal Alameda. Es decir, están en condiciones de integrarse verticalmente respecto de este insumo necesario para la operación del servicio público de transporte.
89. Sin embargo, sabido es que esta situación genera fuertes incentivos al dueño del insumo a discriminar en precios y/o calidad²⁹, elevando los costos de operación o simplemente no dando acceso al insumo con el objeto de cerrar el mercado³⁰.
90. Otra barrera estratégica dice relación con la observancia de una política de precios bajos, en ocasiones bajo los costos de provisión del servicio, destinada a crear a su respecto la reputación de competidores "agresivos",

²⁸ En el sentido que les resulta económicamente viable construir un terminal por tener una masa crítica de operación que les haría más rentable efectuar la inversión en un terminal propio versus pagar por el arriendo en el terminal de un tercero.

²⁹ Para llevarlo a este caso entiéndase como ubicación en andén o de oficinas horarios de salida fuera del *peak* de demanda, etc.

³⁰ Véase Michael A. Salinger (1988) "Vertical Mergers and Market Foreclosure", The Quarterly Journal of Economics, Vol. 103, No. 2 (May, 1988), pp. 345-356.

disuadiendo a competidores actuales o potenciales a generar políticas de comercialización (sea rebaja de precios o incremento de frecuencias) que desafíen la inercia competitiva existente en ciertas rutas.

91. En todo caso, las líneas de buses no sólo pueden responder a la entrada de nuevos competidores a través de cambios de tarifas, sino que cuentan con una amplia gama de posibilidades para enfrentar al nuevo rival. Entre sus opciones se encuentran: el incremento del número de frecuencias diarias o semanales, incremento del tiempo entre cada frecuencia, mejoramiento de sus programas de pasajero frecuente, entre otros³¹.
92. Estas conductas son especialmente graves cuando son adoptadas en forma concertada por diversos competidores. Así por ejemplo, en esta misma industria ese H. Tribunal ha sancionado a asociaciones de empresas por adoptar estrategias de precios, de horarios y de asignación de rutas destinadas a excluir a un competidor del mercado³².
93. Por último, la adquisición de empresas rivales también es un comportamiento estratégico de las empresas incumbentes para eliminar competidores del mercado, lo cual ha acontecido también en este mercado. En efecto, tanto Pullman Bus como Tur Bus han adquirido a lo largo de los años a diversos competidores.
94. Tur Bus adquirió en 1987 a la empresa Cóndor Bus, empresa que prestaba servicios al norte y sur del país. Luego, en 2000-2001, adquirió a dos empresas con importante presencia en el sur del país: Buses JAC y Buses Bío-Bío. Posteriormente, en 2006, adquirió a Jota Ewert, con viajes principalmente dentro de la VIII Región, y a Flota Barrios, quien era un importante actor con viajes de Santiago al norte del país. Finalmente, en

³¹ Precisamente el informe de la *Office of Fair Trading* del Reino Unido, titulado "Local Bus Services Market Investigation", publicado el 6 de mayo de 2011, señala que: "las formas en que un operador incumbente puede reaccionar a la entrada y expansión incluyen el aumento de servicios, la reprogramación de servicios, la reducción de tarifas, promociones, mejora en la calidad y otras medidas". Traducción libre, página 9-15.

³² Véanse la sentencia 82/2009, de fecha 22 de enero de 2009, confirmada por la Corte Suprema con fecha 25 de junio de 2009, dictada en la causa C-140-07 caratulada "Requerimiento de la FNE contra la Asociación Gremial de Buses Interbus y otros"; y la sentencia 102/2010, de fecha 11 de agosto de 2010, confirmada por la Corte Suprema con fecha 14 de enero de 2011, dictada en la causa C-191-2009 caratulada "Requerimiento de la FNE contra Asociación Gremial de Dueños de Mini Buses Agmital".

2007 adquirió Buses al Sur, que presta servicios entre Santiago y la VI Región³³.

95. Por su parte, el grupo Pullman Bus, a modo de ejemplo, adquirió en 2008, la empresa Elqui Bus que presta servicios entre La Serena y Santiago. Recientemente, en diciembre de 2010, adquirió Cidher, empresa que presta servicios entre Osorno y Santiago.
96. Cabe señalar que a través de estas compras no sólo se adquiere un competidor, sino que además, se apoderan de las oficinas que dicha empresa haya tenido en los Terminales que operaba, evitándose de esta manera el ingreso que podría producirse ante la concentración del mercado.

VI. POSICIÓN DE DOMINIO DE TUR BUS Y PULLMAN BUS EN LOS MERCADOS RELEVANTES

97. Tanto Tur Bus como Pullman Bus detentan poder de mercado en cada uno de los mercados relevantes analizados precedentemente; si sus poderes de mercado se analizan conjuntamente, esto se hace más evidente.
98. En efecto, ambas requeridas no sólo presentan cuotas de mercado elevadas en cada uno de los terminales analizados, también, estas cuotas son muy superiores a las de sus demás competidores.
99. Por otro lado, la cantidad de rutas que realizan las Requeridas excede con creces las efectuadas por las demás líneas de transporte interurbano de pasajeros. Las Requeridas tienen salidas desde los diversos terminales analizados a múltiples destinos, tanto al norte como al sur del país. Aún más, las Requeridas tienen presencia en prácticamente todas las grandes ciudades del país, y en diversos terminales, ya sean propios o de terceros.
100. Su red de venta no solamente incluye los numerosos puntos de venta que tienen en cada uno de los terminales desde los que operan, sino que también poseen ventas a través de internet, y numerosas agencias de venta ubicadas fuera de los terminales (por ejemplo, en *malls*, paseos

³³ Declaración gerente general corporativo de Tur Bus, de fecha 27 de octubre de 2010.

peatonales y centros cívicos, entre otros); representando tales canales un 2% y 20% de las ventas de Tur Bus y Pullman Bus, respectivamente.

101. Pullman Bus y Tur Bus complementan sus servicios interurbanos de pasajeros, con una variada gama de servicios, tales como transporte terrestre de carga, giros de dinero y transporte privado de pasajeros (por ejemplo, a empresas mineras).
102. Por lo tanto, es evidente que ambas empresas -individual y conjuntamente- detentan un alto poder de mercado.

VII. EL DERECHO

103. Del examen de los hechos descritos, se desprende que las Requeridas han ejecutado actos destinados a excluir a competidores del mercado, al evitar el ingreso de nuevos operadores a diversos terminales del país, evitando, consecuentemente, que se transformen en sus competidores.
104. Estas conductas, ejecutadas por empresas que colectivamente exhiben una clara posición dominante en el mercado del transporte interurbano, son aún más graves, ya que han sido ejecutadas concertadamente por ambas empresas en todos los terminales referidos, y en conjunto con Romani en Coquimbo, La Serena y Antofagasta, encontrándonos en tal caso ante una colusión sancionada en el artículo 3° del Decreto Ley N° 211, esto es, un acuerdo entre competidores para excluir a otros actuales o potenciales competidores.
105. Precisamente ese H. Tribunal ha reconocido la mayor gravedad que tienen las conductas colusivas destinadas a excluir a un competidor del mercado desarrolladas por los actores que detentan una dominación en dicho mercado³⁴.

³⁴ En efecto, el considerando Centésimo Quincuagésimo Quinto de la sentencia 63/2008, dictada en la causa C-103-2006 caratulada "Requerimiento de la FNE contra Almacenes Paris y Falabella", señala que: "*dichas conductas, cuando son realizadas por quien tiene poder de mercado con el fin de excluir a un competidor, constituyen por sí solas conductas abusivas que deben ser sancionadas por este Tribunal. Pero lo anterior es aún más grave si el abuso de dicho poder de mercado se ejerce, como ocurrió en este caso, mediante la colusión entre dos de las más importantes multitiendas del país, que son además dos de los principales clientes de los proveedores afectados*".

106. Asimismo, ese H. Tribunal ha sancionado en reiteradas ocasiones los acuerdos colusorios celebrados por actores con poder dominante en un mercado relevante, destinados a excluir a otros competidores de éste³⁵.
107. De esta manera, y especialmente considerando los requisitos exigidos por nuestra normativa y por la jurisprudencia de ese H. Tribunal para configurar un ilícito de colusión³⁶, las condiciones necesarias para considerar que en este caso se está en presencia de un acuerdo colusorio destinado a excluir competidores del mercado, serían las siguientes: (i) un acuerdo entre competidores; (ii) la incidencia de este acuerdo en un elemento relevante de competencia, que en este caso constituiría la exclusión de líneas de buses de diversos terminales del país; y (iii) la aptitud objetiva de este acuerdo para producir un resultado contrario a la libre competencia.
108. Como se acreditará, en este caso concurren, de manera manifiesta los tres requisitos exigidos por nuestra legislación para comprobar la existencia de colusión.

1. Existencia de un acuerdo entre las requeridas

109. En este caso existe evidencia clara y expresa de un acuerdo entre competidores destinado a excluir a Línea Azul, así como a otros competidores potenciales de diversos terminales del país. En efecto, y según se describió, esta Fiscalía interceptó comunicaciones entre representantes de Pullman Bus, Tur Bus y Romani, que se referían a la necesidad de bloquear el posible ingreso de Línea Azul a los Terminales.

³⁵ Véase Sentencia N° 102/2010, de fecha 11 de agosto de 2010, confirmada por la Corte Suprema con fecha 14 de enero de 2011, dictada en la causa C-191-2009 caratulada "Requerimiento de la FNE contra Asociación Gremial de Dueños de Mini Buses Agmital"; Sentencia N° 82/2009, de fecha 22 de enero de 2009, confirmada por la Corte Suprema con fecha 25 de junio de 2009, dictada en la causa C-140-07 caratulada "Requerimiento de la FNE contra la Asociación Gremial de Buses Interbus y otros"; Sentencia N° 63/2008, de fecha 10 de abril de 2008, confirmada por la Corte Suprema con fecha 13 de agosto de 2008, dictada en la causa C-103-2006 caratulada "Requerimiento de la FNE contra Almacenes Paris y Falabella"; y la Sentencia N° 35/2005, de fecha 27 de diciembre de 2005, dictada en la causa C-71-2005, caratulada 'Demanda del Instituto Profesional de Chile en contra del Colegio de Kinesiólogos de Chile A.G.'

³⁶ En efecto, ese H. Tribunal ha exigido los siguientes requisitos para configurar el ilícito de colusión que sanciona el artículo 3° letra a) del Decreto Ley N° 211: (i) la existencia de un acuerdo entre competidores; (ii) la incidencia de ese acuerdo en algún elemento relevante de competencia; y, (iii) la aptitud objetiva de ese acuerdo para producir un resultado contrario a la libre competencia, sin que sea necesario que efectivamente dicho resultado lesivo se haya producido. Véase el considerando tercero de la sentencia 74/2008 dictada en la causa rol C 121-06, caratulada 'Requerimiento de la FNE en contra AM Patagonia S.A.' y el considerando decimoquinto de la Sentencia N° 79/2008, dictada en la causa rol C 132-07, caratulada 'Requerimiento de la FNE en contra Asfaltos Moldeables de Chile S.A. y otros'.

110. A esta evidencia, se suma la constatación de que Tur Bus y Pullman Bus han sobrearrendado oficinas en los terminales de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Carlos Oviedo Cavada en Antofagasta, acaparando la totalidad de la oferta residual de puntos de venta al interior de tales Terminales.

2. Incidencia del acuerdo en algún elemento relevante de competencia

111. El acuerdo implementando por las Requeridas tiene por objeto y efecto evitar la entrada de nuevos competidores a diversas rutas iniciadas o terminadas desde las ciudades de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Antofagasta (Carlos Oviedo Cavada).

112. Como se ha señalado, al impedirse a otras líneas de buses el acceso a los terminales de dichas ciudades, se imposibilita que puedan ofrecer sus servicios a ellas y, por tanto, que los consumidores resulten beneficiados con la previsible mayor intensidad competitiva, en términos de precio, frecuencia y calidad del servicio asociada al ingreso de nuevos actores a mercados concentrados. Así, el acuerdo que motiva el requerimiento incide sobre todas las variables relevantes de la competencia.

3. Aptitud objetiva del acuerdo para producir un resultado contrario a la libre competencia

113. Finalmente, el acuerdo ejecutado entre las Requeridas no sólo tiene aptitud suficiente para afectar la libre competencia, sino que en los hechos, la ha entorpecido y/o restringido en los términos del artículo 3° del Decreto Ley N° 211.

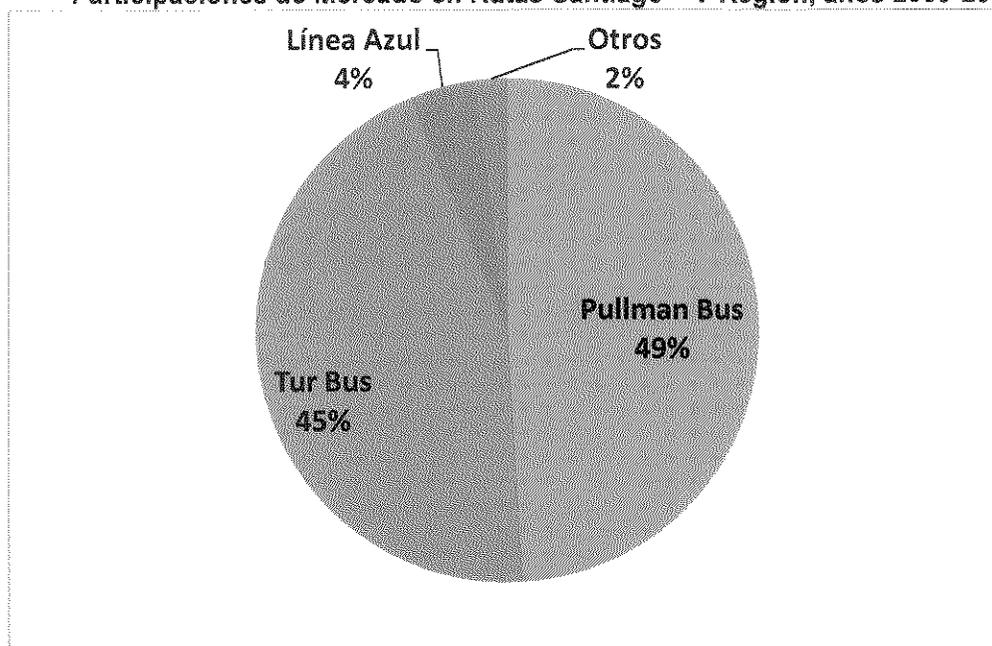
114. En efecto, como consecuencia del actuar de las Requeridas, Línea Azul no ha podido ingresar a los terminales de Valparaíso, Coquimbo, La Serena y Antofagasta (Carlos Oviedo Cavada), tal como lo han reconocido diversos administradores de esos terminales, y las empresa que allí operan.

115. En todo caso, la conducta desplegada por las Requeridas no sólo afecta a Línea Azul, sino también a potenciales competidores interesados en operar las rutas servidas por los terminales referidos, que pueden

constituirse en reales amenazas a la participación de mercado de las empresas requeridas. Así por ejemplo, Eme Bus demoró cerca de un año en ingresar al Terminal de Viña del Mar, mientras que al Terminal de Valparaíso no ha podido hacerlo³⁷. Otras empresas, como Serenamar y Pullman Florida no han podido ingresar al terminal de San Borja atendido la falta de oficinas disponibles, tal como lo reconoció el administrador de dicho terminal en declaración prestada ante esta Fiscalía.

116. El cierre de mercado a competidores relevantes producido en las zonas norte y centro del país, se evidencia al comparar tal situación con la estructura competitiva que se aprecia en los recorridos efectuados hacia la zona sur del país, como se evidencia en los siguientes gráficos.
117. Así, en los hechos, los viajes desde Santiago a las localidades costeras de la V Región se encuentran en manos de dos empresas, Pullman Bus y Tur Bus, que concentran casi el 95% de las ventas. Línea Azul, que opera solamente la ruta Viña del Mar-Santiago, alcanza un 4%.

Gráfico N° 2
Participaciones de Mercado en Rutas Santiago – V Región, años 2009-2010

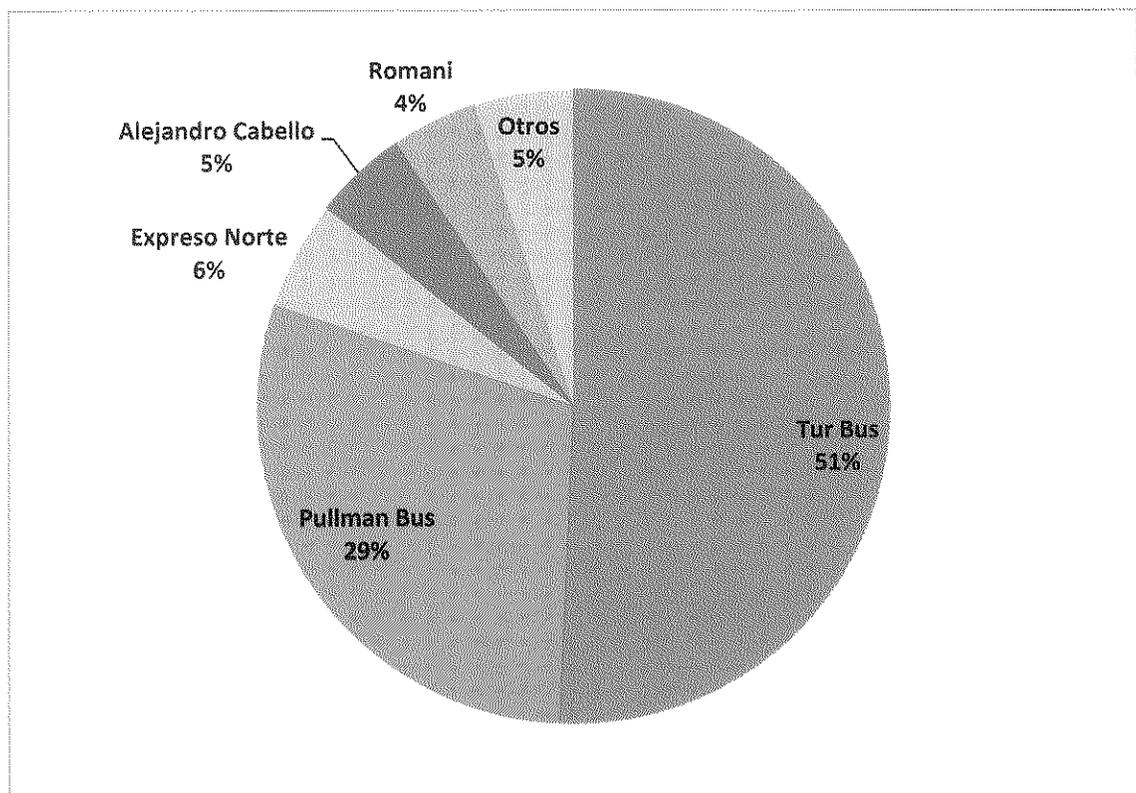


Fuente: Elaboración propia con base a información de ventas proporcionada por principales empresas de transporte de pasajeros.

³⁷ En tal sentido, el señor Mario Muñoz, representante legal de Eme Bus, señaló a esta Fiscalía en su declaración de fecha 4 de marzo de 2011: "Nosotros llevábamos cerca de un año intentando ingresar a Viña del Mar, pero no habíamos podido pues cada vez que se desocupaba una oficina era ocupada por las empresas grandes, como son Tur Bus y Pullman Bus. (...) En Valparaíso también hemos intentado entrar pero no hemos podido, pues también están todas las oficinas ocupadas por las empresas grandes, ello también ocurre en La Serena y en el Terminal Sur acá en Santiago".

118. Los otros actores que realizan rutas a otras zonas costeras, como son Algarrobo y Cartagena, entre otros, tienen participaciones más bien marginales.
119. Por su parte, las rutas de Santiago al norte también tienen una fuerte presencia de Pullman Bus y Tur Bus, las cuales concentran un 80% de las ventas, tal como se aprecia en el gráfico siguiente.

Gráfico N° 3
Participaciones de Mercado en Rutas Santiago – Norte, 2009-2010

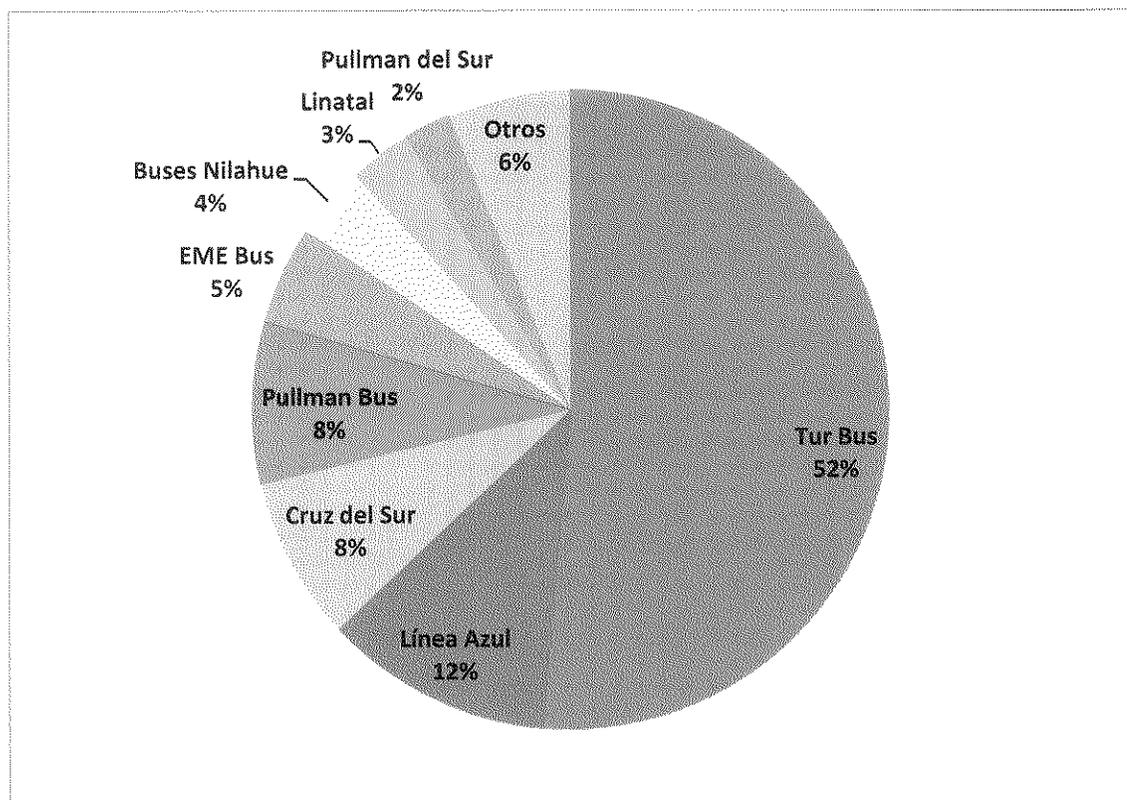


Fuente: Elaboración propia con base a información de ventas proporcionada por principales empresas de transporte de pasajeros.

120. En esta zona operan otros actores con participaciones de mercado cercanas al 5%, como son Expreso Norte y Romani.
121. Por su parte, los restantes actores que participan en las rutas al norte del país, como son Ciktur, Ramos Cholele, Pullman Carmelita, Libac y Pullman Santa María tienen participaciones muy menores, por lo que no representan una presión competitiva relevante para las Requeridas.

122. Por el contrario, en lo que a la zona sur del país atañe, si bien Tur Bus sigue siendo el líder de la industria, con una participación del 52%, dicha empresa enfrenta competencia, tal como se observa en el gráfico siguiente. Línea Azul es el segundo actor en la zona sur con una participación del 12%, seguido de las empresas del holding Cruz del Sur, las cuales tienen una participación conjunta del 8%. Pullman Bus, por su parte, se ubica en cuarto lugar con un 8%. Además, existen varias otras empresas, con participaciones cercanas al 5%, como son Eme Bus, Buses Nilahue y Linatal.

Gráfico N° 4
Participaciones de Mercado en Rutas Santiago – Sur, 2009-2010



Fuente: Elaboración propia con base a información de ventas proporcionada por principales empresas de transporte de pasajeros.

123. Con todo, la mayor concentración que se aprecia en las áreas geográficas donde se han identificado las conductas que motivan este requerimiento, no sólo implica mayores riesgos potenciales de cara a los consumidores, sino que, en los hechos, se ha traducido en un perjuicio directo para los mismos, pues ha facilitado la cartelización de los incumbentes.

124. Simultáneamente a esta presentación se ha requerido a Pullman Costa, Ruta Vía Curacaví³⁸ y Atevil Mecánica Diesel S.A., tres únicos operadores de la ruta Santiago-Curacaví-Santiago, por acordar precios y repartirse frecuencias.
125. Los antecedentes expuestos demuestran que es la ausencia de competencia, artificialmente excluida por las Requeridas, la que facilita la explotación coordinada que afecta a muchos pasajeros, particularmente durante los períodos de demanda más inelástica, esto es, vacaciones y festivos.

VIII. LA SANCIÓN SOLICITADA

126. El Decreto Ley N° 211 establece que uno de los factores que se deben considerar para la determinación de las multas, entre otros, es la gravedad de la conducta. En este sentido, la jurisprudencia nacional e internacional y la doctrina en la materia, coinciden en reconocer que las conductas de carteles o colusiones constituyen la más grave violación desde el punto de vista del derecho de la libre competencia.
127. Considerando lo extremadamente pernicioso y grave que es un cartel, en todas sus formas, deben ser severamente castigados, ya que distorsionan la libre competencia en el mercado que se ve afectado por el mismo, gravedad que aumenta si se trata de servicios esenciales para la comunidad.
128. A este respecto, la jurisprudencia nacional e internacional -y la doctrina en la materia- son contestes en reconocer que las conductas desplegadas por las Requeridas (esto es, su cartelización flagrante), constituyen la más grave violación desde el punto de vista del derecho de la libre competencia. Un cartel es extremadamente pernicioso, y debe ser castigado como tal, máxime si recae sobre un mercado sensible para la comunidad, como es el transporte interurbano de pasajeros, tal como lo ha señalado la última jurisprudencia del H. Tribunal en la Sentencia N ° 94/2010:

³⁸ Nombre de fantasía con que opera en el mercado don Alejandro Antonio Cabello Reyes.

"[...] en cuanto a la gravedad de la conducta, este Tribunal considera que la colusión es de aquellas que merece el mayor reproche para el derecho de la competencia, máxime cuando afecta el funcionamiento del mercado en materia de servicios esenciales para la comunidad"³⁹.

129. Dicha Sentencia fue confirmada por la Excmá. Corte Suprema, la que al conocer de los Recursos de Reclamación interpuestos en contra de la misma aumentó las multas impuestas, señalando en su considerando Duodécimo: *"Que la colusión constituye de todas las conductas atentatorias contra la libre competencia la más reprochable, la más grave, ya que importa la coordinación del comportamiento competitivo de las empresas. El resultado probable de tal coordinación es la subida de precios, la restricción de la producción y con ello el aumento de los beneficios que obtienen las participantes (...)"⁴⁰.*
130. Con todo, cabe mencionar que existen otros factores relevantes para la determinación de las multas, tales como la participación de mercado de las involucradas, el período en que se desarrolló la colusión en este caso y la calidad de instigador que pudiere tener alguna de las Requeridas.

POR TANTO, en mérito de lo expuesto y de lo dispuesto en los artículos 1°, 3°, 18, 19 y siguientes, 26 y 39 del Decreto Ley N° 211, demás normas legales citadas y aplicables,

AL ESE H. TRIBUNAL SOLICITO: Tener por deducido requerimiento en contra de **Empresa de Transportes Rurales Limitada, Servicios Pullman Bus Costa Central S.A., Transportes Cometa S.A., y Sociedad Transportes y Turismo del Norte y Compañía Limitada**, ya individualizadas, acogerlo a tramitación y, en definitiva, declarar que las Requeridas, por sí y a través de personas relacionadas, han ejecutado y celebrado las conductas que se le acusa, en infracción al artículo 3° del Decreto Ley N° 211, de manera que:

1. Se les ordene el cese inmediato de las prácticas que se dan cuenta en el presente requerimiento.

³⁹ Sentencia N° 94 del H. Tribunal de 7 de enero de 2010. Requerimiento de la FNE contra Transportes Central Ltda. y otros, Rol C N° 149-07. Considerando Nonagésimo Octavo.

⁴⁰ Sentencia de la Excmá. Corte Suprema de fecha 29 de Diciembre de 2010, dictada en causa Rol C N° 165-2008, Ingreso Corte N° 1.746-2010, en causa caratulada: "Requerimiento de la FNE contra Transporte Central Ltda. y otros".

2. Se modifique o ponga término a los actos, contratos, convenios, sistemas o acuerdos que les permitan utilizar a las Requeridas, por sí o por medio de personas relacionadas, oficinas en los Terminales objeto del requerimiento que no sean necesarios para la venta de boletos o el envío de carga.
3. Se les prohíba volver a ejecutar estas prácticas en el futuro, bajo apercibimiento de ser consideradas como reincidentes.
4. Se imponga a Empresa de Transportes Rurales Limitada una multa equivalente a **veinte mil Unidades Tributarias Anuales**, o a aquel monto que ese H. Tribunal estime corresponder en justicia.
5. Se imponga a Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. una multa equivalente a **siete mil quinientas Unidades Tributarias Anuales**, o a aquel monto que ese H. Tribunal estime corresponder en justicia.
6. Se imponga a Transportes Cometa S.A. una multa equivalente a **doce mil quinientas Unidades Tributarias Anuales**, o a aquel monto que ese H. Tribunal estime corresponder en justicia.
7. Se imponga a Sociedad Transportes y Turismo del Norte y Compañía Limitada una multa equivalente a **dos mil Unidades Tributarias Anuales**, o a aquel monto que ese H. Tribunal estime corresponder en justicia.
8. Se imponga a Empresa de Transportes Rurales Limitada, Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. y Transportes Cometa S.A. la obligación de informar a esta Fiscalía, con 60 días de anticipación a la suscripción del documento respectivo, cualquier construcción de nuevos terminales en el país, compra de terminales o cualquier otra transacción relevante respecto de terminales, en que tales sociedades, por sí o por medio de personas relacionadas, participe, de manera directa o indirecta, a fin de analizar sus eventuales efectos a la libre competencia.
9. Se imponga a Servicios Pullman Bus Costa Central S.A., Transportes Cometa S.A. y Empresa de Transportes Rurales Limitada la obligación de consultar en forma previa a ese H. Tribunal, en los términos del artículo 31

del Decreto Ley N° 211, cualquier operación de concentración en la industria del transporte interurbano de pasajeros en que intervengan, sea que la operación la realice cualquiera de las Requeridas o personas relacionadas con ellas en los términos del artículo 100 de la Ley N° 18.045 sobre Mercados de Valores.

10. Se condene expresamente a las Requeridas al pago de las costas.

PRIMER OTROSÍ: Conforme al mérito de lo expuesto en lo principal de esta presentación, y de lo dispuesto en el artículo 25 del Decreto Ley N° 211, sírvase ese H. Tribunal decretar una medida cautelar consistente en obligar a que: (i) **Empresa de Transportes Rurales Limitada**, representada por su gerente general don Fernando Rafael Fernández García, (ii) **Servicios Pullman Bus Costa Central S.A.**, representada por su gerente general don José Marcos Antonio Martínez Morasca, (iii) **Transportes Cometa S.A.**, representada por su gerente general don Luis Pedro Farías Quevedo, y (iv) **Sociedad Transportes y Turismo del Norte y Compañía Limitada**, representada por su gerente general don Marcelo Denis Tapia Tabilo, por sí o a través de alguna empresa relacionada, informen a la Fiscalía Nacional Económica, con a lo menos 60 días de anticipación, sobre su intención de arrendar, adquirir o utilizar de cualquier otro modo alguna boletería, oficina, local u otro similar en los terminales de buses Valparaíso, La Serena, Coquimbo y Carlos Oviedo Cavada de Antofagasta, distintas de las boleterías, oficinas y locales que actualmente se encuentran utilizando.

Lo anterior se solicita atendida la necesidad de evitar que dichas empresas, a través de la sobreutilización de oficinas a que se hace referencia en lo principal de esta presentación, impidan que otras líneas de buses puedan ingresar a alguno de estos terminales; por cuanto, tal como se expuso, al no poder contar una línea de buses con una oficina dentro del terminal mismo, no pueden hacer uso de sus andenes y, en consecuencia, prestar sus servicios a esas ciudades.

SEGUNDO OTROSÍ: Sírvase H. Tribunal tener por acompañados los siguientes instrumentos en parte de prueba, en carácter público:

1. CD-Rom que contiene la versión digital del presente requerimiento.
2. CD-Rom que contiene los siguientes archivos de audio: N ° 0452 151210 1624; N ° 0377 131010 1444; N ° 0116 240910 0857; N ° 0499 201010

0855; y N° 0489 191010 1630, que corresponden a aquellos mencionados en el cuerpo de este requerimiento.

TERCER OTROSÍ: Sírvase ese H. Tribunal tener presente que esta Fiscalía -en el mes de septiembre de 2010- solicitó ante S.S. y luego el Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago de turno, la utilización de la facultad prevista en el artículo 39 letra n.3) del Decreto Ley N° 211, interceptando las comunicaciones del señor **Paul Fritz Gerhard Von Breitenbach**, hasta el mes de diciembre de 2010; y que dicha diligencia fue notificada, con esta fecha, mediante ministro de fe pública, quedando a su disposición, en el domicilio de la Fiscalía Nacional Económica, calle Agustinas N° 853, piso 2, Santiago, el CD-Rom con los archivos de audio que no se utilizarán en este proceso.

Asimismo, sírvase ese H. Tribunal tener presente que esta Fiscalía -en el mes de diciembre de 2010- solicitó ante S.S. y luego el Ministro de la Corte de Apelaciones de Santiago de turno, la utilización de la facultad prevista en el artículo 39 letra n.3) del Decreto Ley N° 211, interceptando las comunicaciones del señor **Jesús Diez González**, hasta el mes de febrero de 2011; y que dicha diligencia fue notificada, con esta fecha, mediante ministro de fe pública, quedando a su disposición, en el domicilio de la Fiscalía Nacional Económica, en calle Agustinas N° 853, piso 2, Santiago, el CD-Rom con los archivos de audio que no se utilizarán en este proceso.

CUARTO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que señalo a doña Juana Ortiz Madrid, Receptor Judicial, con domicilio en calle Bandera N° 465, oficina 704, comuna y ciudad de Santiago, para los efectos de practicar la notificación del requerimiento de autos en la jurisdicción de la Corte de Apelaciones de Santiago, y a Evelyn Godoy Benavides, Receptor Judicial, con domicilio en calle Pedro Pablo Muñoz N° 356, departamento E, para los efectos de practicar dicha notificación en la jurisdicción de la Corte de Apelaciones de La Serena, ambos además podrán realizar todas aquellas diligencias en las que durante la prosecución del proceso sea necesaria la intervención de un ministro de fe pública, en sus respectivos territorios jurisdiccionales; sin perjuicio de la facultad de esta parte de revocar dicha designación en cualquier momento.

QUINTO OTROSÍ: Sírvase ese H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica consta en Decreto Supremo de mi nombramiento en el cargo de Fiscal, copia autorizada del cual se encuentra bajo custodia en Secretaría de ese H. Tribunal.

Asimismo, sírvase H. Tribunal tener presente que en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, con el domicilio ya indicado, asumo la defensa de la Fiscalía Nacional Económica en estos autos, y confiero poder a los abogados de la Fiscalía don Cristián Reyes Cid, doña Vanessa Facuse Andreucci y don Francisco Bórquez Electorat, habilitados para el ejercicio de la profesión, de mi mismo domicilio, con quienes podré actuar conjunta, separada e indistintamente, y que firman junto a mí en señal de aceptación.



AUTORIZO PODER EJ
 SANTIAGO, 09 DE Junio DE 2011

 SECRETARIO ABOGADO