

COMISION PREVENTIVA CENTRAL
DECRETO LEY N° 211, de 1973
LEY ANTIMONOPOLIOS
AGUSTINAS N° 853, PISO 12°

C.P.C. N°

779/761/

ANT. : Investigación sobre
Transporte colectivo de
pasajeros, en Santiago.

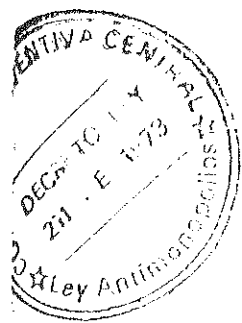
MAT. : Dictamen de la Comisión.

Santiago, 12 SEP 1991

1.- Esta Comisión Preventiva Central ha tomado conocimiento de los antecedentes acopiados por el señor Fiscal Nacional Económico, con motivo de la investigación que, de oficio, iniciara en el mes de Febrero de este año respecto de la aplicación del plan de retiro de buses y taxibuses de la locomoción colectiva de Santiago y su efecto sobre las tarifas, y que amplió con motivo de la consulta del señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones, relacionada con el proceso de licitación para el uso de las vías de la ciudad de Santiago, de fecha 18 de Julio de 1991.

2.- Los antecedentes mencionados, de que da cuenta el informe del señor Fiscal Nacional, se han venido a agregar a la vasta información adquirida por este Organismo con ocasión de los reclamos o denuncias de los distintos agentes económicos que operan en el mercado del transporte colectivo de pasajeros. En efecto, choferes y empresarios, frecuentemente, han denunciado a las asociaciones gremiales por aplicar sanciones a sus miembros cuando han dejado de cumplir los acuerdos alcanzados. Estos acuerdos, por regla general, han tendido a impedir la competencia en los precios del servicio, a establecer barreras de entrada a través cobros excesivos de derechos de incorporación a las líneas y de diversos otros mecanismos, y a vulnerar la libertad de trabajo.

También ha conocido esta Comisión de consultas de la autoridad relativas a la licitación de vías saturadas o con-



gestionadas, sistemas de revisión técnica de los vehículos, seguro obligatorio de accidentes y regulaciones de los medios de transporte en la ciudad y en los aeropuertos u otros lugares de confluencia del público.

3.- El análisis de todos los antecedentes mencionados, denotan la existencia de acciones tendientes a limitar el acceso al mercado y la competencia entre los operadores. Así, la total uniformidad de precios en presencia de diversidad de costos, servicios y demandas; el elevado y creciente nivel de tarifas observado a partir de la desregulación del mercado, iniciada en 1979; el alto poder de convocatoria mostrado por las organizaciones gremiales del sector, ilustrado en el perfecto acatamiento de acciones concertadas y la asimetría entre la flexibilidad al alza de tarifas y la inflexibilidad hacia la baja cuando varían los costos, indican nítidamente que la operación de este mercado no es competitiva.

4.- La desregulación del sector, si bien ha tenido consecuencias positivas en determinados aspectos, tales como las mayores frecuencias y la generación de una red más amplia de recorridos, ha llevado a que el sector opere en condiciones de servicio muy inferiores a las que podrían obtenerse de existir un mercado competitivo. En efecto, la falta de competencia y de regulación que la promueva ha llevado a que sean las propias asociaciones quienes impongan la forma de operar del sistema. Ello ha significado, en la práctica, que los esfuerzos de las distintas autoridades e instancias a las que ha tocado intervenir en la materia hayan resultado estériles. Particularmente ilustrativo, en ese sentido, es el efecto producido por la convocatoria a no participar en la licitación de vías. En dicha licitación, hubo ausencia total de empresarios miembros de asociaciones gremiales adscritas al denominado Consejo Superior de Transporte Terrestre de Chile. La no participación generalizada de las empresas individuales, a las que resultaba beneficioso participar en este proceso, constituye presunción de una acción concertada en la gestión global de los operadores de esta industria.



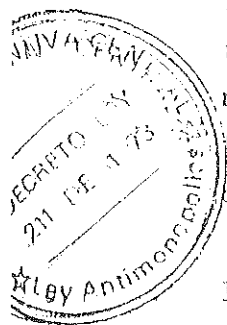
5.- El proceso de licitación de vías, a juicio de esta Comisión, puede contribuir positivamente a resolver los actuales problemas del transporte colectivo urbano de pasajeros, de modo consistente con la libre competencia, si considera en sus bases y como factor de otorgamiento de propuestas, el nivel de tarifas, su reajustabilidad y el nivel de servicios ofrecidos.

6.- El análisis de la investigación practicada por la Fiscalía Nacional Económica, del informe del señor Fiscal Nacional, de las declaraciones de los principales actores de esta industria, de los diversos dictámenes y resoluciones de las Comisiones Antimonopolios, muestra graves distorsiones en el mercado, que importan otras tantas infracciones a las normas que protegen la libre competencia y se expresan en conductas de los operadores del sistema que pueden calificarse como prácticas monopólicas colusivas, cuya corrección es posible alcanzar mediante la adopción de medidas como las que se sugieren más adelante.

7.- En ejercicio de las facultades de proponer los medios para corregir los entorpecimientos a la libre competencia y los abusos de situaciones monopólicas, esta Comisión, apreciando en conciencia los hechos que ha puesto en su conocimiento el señor Fiscal Nacional Económico en su informe y en los antecedentes a él acompañados y acogiendo sus proposiciones, acuerda:

I.- Pedir al señor Fiscal Nacional Económico que requiera de la H. Comisión Resolutiva la aplicación de las sanciones correspondientes a los operadores del transporte colectivo urbano de pasajeros de Santiago que han incurrido en conductas contrarias al Decreto Ley N° 211, de 1973.

II.- Declarar la necesidad de seguir aplicando el tipo de política que se ha tratado de implementar, sin interferencias por parte de los operadores del servicio, quienes deben acatar estrictamente las normas legales vigentes en materia de licitación de vías u otras regulaciones pertinentes.



III.- Señalar que cualquier procedimiento que implique la limitación del número de vehículos, es conveniente que se realice usando el mecanismo de licitación de vías, incorporando la tarifa como variable de adjudicación.

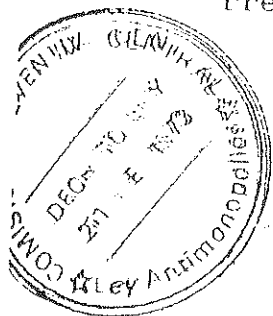
No obstante, si existen acuerdos monopólicos de los operadores, la licitación, per se, no genera condiciones de competencia, en cuyo caso procede considerar otras medidas regulatorias. Entre estas alternativas caben promover e incentivar la incorporación de nuevos operadores nacionales o extranjeros y/o limitar cupos sobre la base de condiciones de nivel de servicios, con fijación de tarifas.

Notifíquese al señor Ministro de Transportes y Telecomunicaciones y al señor Fiscal Nacional Económico.

Transcribábase al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción.

Notifíquese por carta certificada a todos los empresarios del transporte colectivo de pasajeros que concurren a declarar ante la Fiscalía Nacional Económica en la investigación de que da cuenta este dictamen.

El presente dictamen fue acordado por esta Comisión, en sesión de 5 de Septiembre en curso, por la unanimidad de sus miembros presentes señores Alejandro Jadresió Marinovié, Presidente, Eduardo Bitran Colodro, Emanuel Friedman Corvalán, Arturo Yrarrázaval Covarrubias y Hugo Becerra de la Torre.



Jadresió

[Signature]

[Signature]
Julio A. Guzmán