

Santiago, quince de diciembre de mil novecientos ochenta y siete.

V I S T O S :

1.- Por el oficio N° 361, de 14 de Abril de 1987, el señor Fiscal Nacional Económico entabló requerimiento para que, con el mérito de los antecedentes que expone, relativos a la concertación en el alza de las tarifas de la locomoción colectiva de Santiago, se ordene la disolución de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago y de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Chile, sin perjuicio de imponer a cada una de ellas una multa de 1.000 Unidades Tributarias, como igualmente de imponer a sus respectivos presidentes, señores Manuel Navarrete Muñoz, Antonio Atisha Atisha y Raúl Bettini Urzúa, respectivamente, una multa de 300 Unidades Tributarias a cada uno de ellos y declare su inhabilidad para ocupar cargos directivos en instituciones gremiales, por 5 años.

Los antecedentes invocados por el señor Fiscal para solicitar la aplicación de las sanciones mencionadas son, resumidamente, los siguientes:

1.- Las declaraciones hechas a la prensa escrita por los señores Navarrete, Atisha y Bettini sobre el alza de las tarifas de los servicios de locomoción colectiva de Santiago, que aparecieron publicadas en los diarios "La Tercera", los días 18, 25 y 27 de Enero último y "El Mercurio" los días 27 y 28 del mismo mes, no obstante sus explicaciones posteriores, revelan por si solas dicha alza concertada de tarifas.

2.- La H. Comisión Preventiva Central emitió el dictamen N° 589/141, de 17 de Febrero del año en curso, en el que sostiene que las declaraciones de dichos dirigentes gremiales, formuladas con publicidad y con anterioridad a la aprobación de alzas efectivas en las tarifas de un número

significativo de empresarios de la locomoción colectiva, importan una ingerencia ilícita en la determinación de las tarifas que cobran terceras personas, criterio que la Fiscalía comparte.

3.- Son hechos públicos y notorios que en los últimos días de Enero y primeros de Febrero del presente año, todos los empresarios de recorridos o líneas de microbuses y de taxibuses alzaron sus tarifas a \$ 50, y desde entonces todos exhiben, en sus máquinas, un idéntico cartel impreso que reza "Tarifa única \$ 50".

4.- Desde que se instauró la libertad en la determinación de las tarifas de la locomoción colectiva urbana, se observan las maniobras de los empresarios de transportes, efectuadas por intermedio de sus organizaciones gremiales, para uniformar las tarifas que cobran al público. Así, las sucesivas alzas que han experimentado dichas tarifas han sido adoptadas por todos los empresarios en idénticas fechas e idénticos valores, y siempre han sido precedidas por anuncios de los dirigentes gremiales.

5.- A comienzos de Abril de 1986, habiéndose producido una disminución en el precio de los combustibles, los empresarios de la locomoción colectiva acordaron no bajar sus tarifas. En efecto, según información aparecida el día 3 de dicho mes en los diarios "Las Últimas Noticias" y "La Tercera", el acuerdo se adoptó en una reunión realizada el día anterior, en la que participaron los señores Miguel Herane, entonces presidente de la Asociación Metropolitana de Transporte de Pasajeros, Raúl Bettini, Presidente de la Federación de Taxibuses de Chile y Antonio Atisha, Presidente de la Federación de Taxibuses de Santiago. No obstante, citados por la Fiscalía dichos personeros negaron lo afirmado por esos diarios.

6.- En Octubre de 1985 se dio a conocer un estudio efectuado por los profesores del Departamento de Ingeniería de Transportes de la Universidad Católica de Chile, señores José Enrique Fernández y Joaquín Cea, que señala que "el alza de pasajes en 200% en seis años es mayor que las dificultades que han tenido que afrontar los operadores, ya que sus costos de operación (combustibles, repuestos, etc.) han subido en términos reales en 20%, lo que justificaría un aumento de 110%, pero no de 200%, como ha ocurrido."

7.- En Enero de 1987 se hizo público un estudio realizado por los señores Nassir y Reinaldo Sapag, profesores de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad de Chile, según el cual "el incremento del IPC, en el período que va de Diciembre de 1978 a Diciembre de 1986 indica que los precios promedio al consumidor se incrementaron en 441%, mientras que el pasaje de microbús aumentó en 1.207%. Por su parte, el de las liebres (taxibuses) lo hizo en un 882%; el de taxis, en 449%, y el metro en 815%."

8.- Los antecedentes expuestos dejan en claro que en las tarifas de la locomoción colectiva de Santiago no opera la libre competencia y que ellas se fijan en forma concertada por los empresarios. Aún más, en las últimas alzas se han uniformado también las tarifas de microbuses y de taxibuses.

9.- Las tarifas son muy superiores a los costos reales de empresarios de mediana eficiencia. Tarifas fijadas libremente por cada empresario, de acuerdo con aquellos costos reales, seguramente habrían eliminado del parque de vehículos de la locomoción colectiva las máquinas ruinosas contaminantes que, en elevado número, circulan, casi vacías, por las calles de la capital. Estas se mantienen, porque la elevada tarifa, fijada monopólicamente, lo permite.

2.- En respuesta del traslado que del requerimiento se les confiriera, la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros y don Manuel Navarrete Muñoz, exponen:

1.- La A.G. Metropolitana de Transporte de Pasajeros está constituida por cerca de 3.000 pequeños empresarios del transporte o dueños de microbuses, debiendo sus dirigentes preocuparse de establecer sistemas comunes de colaboración, tanto en aspectos técnicos y administrativos del transporte como en aquellos relacionados con el bienestar y salud de los socios y sus familiares.

2.- Los dueños de microbuses, en general, carecen de una infraestructura individual que les permita un adecuado manejo de su empresa, ya que no tienen medios eco

nómicos suficientes para contratar servicios o asesorías profesionales especializadas. Por lo anterior, es la Asociación Metropolitana la que, mediante departamentos especializados, les proporciona servicios administrativos, beneficios médicos y de protección a la salud, asistencia económica, asesoría en los ámbitos jurídico, financiero y de costos, sistemas de autoseguro para indemnización en caso de choques o accidentes, etc.

3.- El hecho de que entre los numerosos beneficios que se otorgan se entregue información relacionada con costos de insumos y gastos y otros antecedentes similares no significa, en modo alguno, que se busque o se pretenda fijar tarifas o perjudicar a los consumidores.

4.- En cuanto a que los dirigentes, en diversos períodos, formulen declaraciones que, interpretadas por la prensa u otros medios de comunicación, les hagan aparecer como anunciando o proponiendo aumentos o rebajas de tarifas es un hecho que escapa absolutamente a su voluntad, pudiendo, en cada oportunidad, sólo pedir que se desmienta o aclare lo informado o negarlo por no ser efectivo.

5.- No obstante lo anterior, corresponde a los dirigentes gremiales interiorizarse en todos los aspectos que afectan o pueden afectar la actividad, conocimiento que debe ser difundido hacia los asociados, para que, si lo estiman conveniente, hagan uso de él y adopten las medidas que crean necesarias en provecho de su actividad. Esta difusión de conocimientos y antecedentes no puede quedar limitada a simples conversaciones o reuniones de carácter privado, sino que deben tener una amplia difusión, incluso a través de los medios de comunicación.

6.- Pretender que un dirigente, en los tiempos actuales, no cumpla con dichas funciones significaría dejarlo en la inactividad, con el consiguiente perjuicio para la actividad que representa y para las bases que lo han elegido y depositado su confianza en él.

7.- El señor Manuel Navarrete Muñoz desmintió la información de prensa, manifestando que no era efectivo que se realizaría reunión alguna para determinar el

alza de tarifas, declarando expresamente ante la Fiscalía que como dirigente gremial no puede promover acuerdos de precios ni sugerirlos a sus asociados, debiendo cada empresario fijar sus propias tarifas.

8.- Si existiera la intención de inducir a los asociados a alzar sus tarifas no se visualiza la razón para recurrir a la prensa, en lugar de citar o convocar a sus afiliados privadamente para tal efecto. Difícilmente se puede colegir de las declaraciones del señor Navarrete una intención clara o embozada tendiente a influir en el ánimo de los asociados para elevar sus tarifas, las que, en todo caso, fueron hechas con motivo de que algunos sectores del transporte ya había alzado sus tarifas a \$ 50.

9.- El requerimiento importa una limitación a la libertad de expresión, pues impide al dirigente aclarar o demostrar la necesidad real de un alza. Sin esta explicación cada alza aparecerá como un acto arbitrario, no determinado por el mercado sino por la colusión de los agentes que participan en la actividad.

10.- La concertación supone el acuerdo de varios oferentes para determinar los precios. Pues bien, cada uno de los asociados representa una realidad distinta y con necesidades diferentes y si bien es cierto que la naturaleza de los servicios que prestan es homogénea, no lo es menos que los costos de explotación para cada uno de ellos no es igual, porque dependerá en cada caso del número de vehículos que posea, la calidad de cada uno de ellos, los recorridos que sirve, la mano de obra empleada, etc. Influir sobre cada uno de ellos para fijar una tarifa uniforme resulta imposible.

11.- La tarifa más o menos uniforme es consecuencia directa del mercado y es precisamente la carencia de influencia o ingerencia de los agentes que participan en la actividad la que provoca la uniformidad.

12.- Los antecedentes esgrimidos en el requerimiento no son suficientes para configurar una concertación de precios. Las declaraciones y los estudios econó

micos que realiza el gremio no permiten concluir, en modo alguno, que han sido elementos para determinar una tarifa uniforme. Por ello el requerimiento debe ser rechazado.

3.- Evacuando el mismo trámite, la Federación Nacional de Dueños de Taxibuses de Chile y don Raúl Bettini Urzúa expresan:

1.- No puede afirmarse que las declaraciones formuladas a la prensa por los dirigentes gremiales requeridos constituyen un atentado en contra de la libre competencia, ya que ellos no han citado a conferencias de prensa, siendo requeridos frecuentemente por periodistas para ser entrevistados, incluso telefónicamente, principalmente cuando se producen alzas de combustibles.

2.- Aun siendo efectivo que ellos han citado a reuniones a sus asociados, ésta obedece a propósitos y fines exclusivamente gremiales, como lo es el asunto de la contaminación ambiental, la renegociación de seguros contra actos terroristas, congresos gremiales, etc.

3.- Los tres dirigentes requeridos han sido invariable y absolutamente contestes en que la fijación de tarifa es una determinación absoluta y definitivamente individual de cada empresario, en la cual para nada participan los dirigentes gremiales, ya sea insinuando, sugiriendo, forzando o proporcionando valor o tarifa del pasaje.

4.- No es efectivo que las alzas sean uniformes, puesto que nunca todas las tarifas se han alzado conjuntamente y, a mayor abundamiento, incluso hoy existe disparidad de tarifas en los servicios de transporte de pasajeros.

5.- Tampoco es efectivo que las alzas, que no han sido uniformes, no tengan justificación, ya que es un hecho público y notorio, que no requiere prueba, que las continuas alzas, no sólo de combustibles sino de la gran gama de variables que influyen en el costo del transporte es soportada, permanentemente, por el empresario y sólo cuando ellas llegan a un monto significativo éste determina un alza.

6.- Las informaciones de prensa que se atribuyen a don Raúl Bettini Urzúa se ha originado o derivado del alza iniciada espontáneamente por algunos empresarios, debido al mayor costo de algunos insumos, hecho que ha inducido, al ser detectado por la opinión pública, a que el periodismo ubique a los dirigentes del gremio para encontrar posibles explicaciones al alza ya producida.

7.- De todo lo anterior se desprende que no existirían conductas atentatorias de la libre competencia, por lo que se solicita que no se acoja el requerimiento deducido por el señor Fiscal en contra de la Federación Nacional de Dueños de Taxibuses de Chile y de su presidente, don Raúl Bettini Urzúa.

4.- En cumplimiento de igual trámite, la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago y don Antonio Atisha Atisha exponen:

1.- Las declaraciones que el señor Fiscal ha extractado de los diarios desde Septiembre de 1984 hasta Enero de 1987 son resúmenes que hace el periodista de una conversación, casi siempre por teléfono, con los dirigentes. Lo publicado no corresponde exactamente a lo conversado, está presentado fuera de contexto y muchas veces ha sido objeto de desmentidos.

2.- No es efectivo que don Antonio Atisha Atisha haya participado en una reunión que, según "Las Ultimas Noticias" y "La tercera", se habría celebrado el 3 de Abril de 1986 para acordar no bajar la tarifa, no habiendo participado, tampoco, en ninguna otra reunión para tomar acuerdos relativos a mantener, bajar o subir las tarifas de la locomoción colectiva.

3.- En relación con lo informado por el diario "La Tercera", el 25 de Enero recién pasado, ello es parte de la conversación telefónica sostenida por el señor Atisha con un periodista el día anterior. En ella le manifestó que cuatro días después habría una reunión de dirigentes de lí

neas afiliadas a la Federación para tratar temas relacionados con un congreso a realizarse el 28 de Marzo y en que se aprovecharía la ocasión para informar sobre las alzas de los combustibles, lo que no significaba que necesariamente tuviera que haber alzas de tarifas. Ante la insistencia del periodista le manifestó que personalmente pensaba que las tarifas iban a subir, sin señalar ni insinuar ningún monto ni porcentaje, debido a que el promedio de las tarifas no se había reajustado desde Diciembre de 1985, no obstante que los costos de la actividad habían experimentado fuertes alzas. En cuanto a la publicación efectuada por el mismo diario el 27 de Enero no obedece a una nueva entrevista sino que tiene su origen en la misma conversación del día 24.

4.- El letrero a que se refiere el señor Fiscal obedece a una exigencia reglamentaria, que obliga a publicitar la tarifa que cobra cada taxibús. "Tarifa Unica \$ 50" significa que esa máquina no tiene tarifas diferenciadas, es decir, tiene una sola tarifa, sea para el día hábil como para el festivo, sea para la noche o durante el día.

5.- Las cifras señaladas por los profesores citados por el señor Fiscal y las publicaciones de Economía y Negocios del diario "El Mercurio" sólo señalan la variación que han experimentado los gastos de operación de la locomoción colectiva, es decir, los porcentajes en que han variado los precios de los repuestos, neumáticos, baterías, etc. en un período determinado. Lo mismo no sucede cuando se quiere aplicar dicho procedimiento al valor del pasaje de la locomoción colectiva, pues el servicio que se ofrecía en Diciembre de 1978 no es el mismo que se ofreció en Diciembre de 1986, por lo que no cabe compararlos. En efecto, habiendo aumentado el parque de taxibuses y microbuses y disminuido la cantidad de pasajeros transportados, de acuerdo con cifras proporcionadas en el Anuario Estadístico del Transporte Terrestre, del año 1985, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, ello significó un servicio mejor y más cómodo para el usuario.

6.- La uniformidad de las tarifas de microbuses y taxibuses obedece a razones propias del mercado, amparado por la libre competencia y no a acuerdos de las



entidades gremiales. La escasez de pasajeros y el exceso de máquinas produce la uniformidad.

7.- Todas las publicaciones citadas contienen de claraciones formuladas en el ejercicio legítimo del derecho a emitir opinión y ninguna de ellas fue hecha con la intención de promover la fijación de tarifas. Además, fueron anteriores al dictamen N° 589/141, de 17 de Febrero del año en curso, de la H. Comisión Preventiva Central, por el cual si bien se notificó a los afectados que no deben efectuarse declaraciones previas a las alzas, se reconoce que las de claraciones formuladas a la prensa, que dieron origen al requerimiento del señor Fiscal, no constituyen un atentado contra la libre competencia.

8.- En consecuencia, ninguno de los preceptos legales citados en dicho requerimiento ha sido infringido ni por la Federación de Dueños de Taxibuses de San tiago ni por su presidente, por lo cual se solicita el rechazo del mismo.

5.- Con anterioridad y durante el período de prueba, tanto la Fiscalía como los requeridos acompañaron abundante documentación, especialmente publicaciones de prensa en que aparecen declaraciones hechas por los dirigentes gremia les, artículos periodísticos relacionados con el alza de tarifas de la locomoción colectiva, los estudios de los profesores aludidos en los números 6 y 7 del párrafo 1.- de esta parte expositiva y actas de directorio de la Federación Nacional de Taxibuses de Chile, las que fueron acompañadas en la vista de la causa.

Los requeridos hicieron deponer a die cisiete testi gos, todos los cuales fueron tachados por la Fiscalía.

Con posterioridad al término probatorio, el señor Fiscal y los requeridos formularon observaciones a la prueba.

6.- En la vista de la causa se escucharon los alegatos de los abogados señores Waldo Ortúzar Latapiat, Fiscal Nacional Económico; Sergio Rodríguez Walis, por la Federación Nacional de Dueños de Taxibuses de Chile y don Raúl

Bettini Urzúa; Antonio Atisha Atisha, por sí y por la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago, y Nicolás Protopsaltis Aravena, por la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros y don Manuel Navarrete Muñoz.

CONSIDERANDO:

A.- EN CUANTO A LAS TACHAS.

PRIMERO: Los testigos de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Chile y de don Raúl Bettini Urzúa, señores Manuel Alfonso Parra Keller, Miguel Pierret Cortés, Enrique Escobar Hidalgo, Emilio Eduardo Huerta Torres y Julio Engelbert Hayden Becker fueron tachados por la Fiscalía, por ser todos empresarios de la locomoción colectiva de Santiago y miembros o afiliados de dicha Federación o de una asociación gremial perteneciente a ella, con excepción del testigo Emilio Huerta que declaró no ser afiliado ni de la Federación referida ni de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago.

La causal invocada fue la del N° 6° del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, esto es, carecer el testigo de la imparcialidad necesaria para declarar por tener en el pleito interés directo o indirecto.

SEGUNDO : Los testigos de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros y de don Manuel Navarrete Muñoz, señores Doroteo Humberto Sánchez García, Carlos Hugo Bravo Díaz, Jorge Enrique Beyá Bravo y Rubén Enrique Guajardo Jerez fueron tachados por la Fiscalía, por ser empresarios de la locomoción colectiva de Santiago y afiliados a dicha Asociación Gremial los testigos Doroteo Sánchez y Rubén Guajardo, por ser dueños de microbuses y pertenecer a la Asociación Gremial de Puente Alto el testigo Carlos Bravo y por prestar asesoría remunerada a la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, en su calidad de ingeniero comercial, el testigo Jorge Beyá.

Para todos se invocó la causal del N° 6° del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil y en el caso del testigo Jorge Beyá, además, la del N° 5° del mismo precepto, esto es, el de ser dependiente de la persona que exige su testimonio.

TERCERO : Los testigos de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago y de don Antonio Atisha Atisha, señores Eduardo Enrique Zúñiga Martínez, Aldo Iván Valenzuela Muñoz, Jorge Fernando Dupré Díaz, Eduardo Jesús Soto Negrón, Juan Antonio Ruiz Ureta, Pedro Urbano Peña Acevedo, Lindor Hernán Muñoz Moraga y Luis Ricardo Muñoz Moraga fueron tachados por la Fiscalía, por ser todos empresarios de la locomoción colectiva de Santiago, afiliado a la Federación el testigo Eduardo Zúñiga, directores de la Federación los testigos Aldo Valenzuela, Juan Ruiz y Lindor Muñoz y directores de sus respectivas líneas los testigos Jorge Dupré, Eduardo Soto, Pedro Peña y Luis Muñoz.

Para todos ellos se invocó la causal del N°6º del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil y en el caso del testigo Juan Ruiz, además, la del N° 7 del mismo precepto, esto es, tener amistad íntima con la persona que lo presenta.

CUARTO: Esta Comisión, con las excepciones que señalará, hace lugar a las tachas formuladas respecto de los testigos mencionados en los considerandos anteriores, puesto que en su calidad de empresarios vinculados en una u otra forma a las entidades requeridas, tienen un interés muy concreto, de carácter pecuniario, en que las requeridas les continúen prestando las asesorías de variada índole, expresamente reconocidas por la Asociación Metropolitana de Transporte de Pasajeros en su contestación al requerimiento del señor Fiscal, aludida en el párrafo 2 de la parte expositiva.

Además, como se ha destacado en dichos considerandos, varios de ellos son directores de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago o dirigentes de líneas asociadas a dicha Federación, de manera que si se dispusiera la disolución de dicha Federación tales testigos perderían diversas granjerías de que gozan en su calidad de dirigentes, como el uso de oficinas, gastos de colación, y otros beneficios de semejante naturaleza, todos, por cierto, de evidente carácter pecuniario.

Lo anterior no obsta para que esta Comisión pondere en conciencia sus testimonios, por estar facultada para hacerlo y porque está autorizada, además, para investigar de oficio aquellos puntos que le parezcan conducentes para comprobar el hecho denunciado, dentro de lo cual cabe aceptar el testimonio de cualquiera persona que haya tenido alguna relación con los hechos investigados.

QUINTO : Respecto de la tacha formulada al testigo Emilio Eduardo Huerta Torres esta Comisión considera que ella debe ser rechazada, pues si bien él reconoce ser empresario de transportes de la locomoción colectiva de Santiago agrega que no es afiliado ni de la Federación de Dueños de Taxibuses de Chile ni de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago, por lo que, a juicio de este Tribunal, el testigo no carece de la imparcialidad necesaria para declarar por no tener en el pleito interés directo ni indirecto.

SEXTO : En relación con la tacha formulada al testigo Jorge Enrique Beyá Bravo esta Comisión estima que los hechos en que se fundamenta no han configurado ninguna de las causas invocadas, esto es, las de los N°s 5° y 6° del artículo 358 del Código de Procedimiento Civil, en atención a que la prestación de sus servicios para la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, como ingeniero comercial, en forma independiente, aunque remunerada y cuando dicha Asociación lo requiere, no crea un vínculo de dependencia tal que le prive de imparcialidad para declarar, ni tampoco que por dicha razón tenga un interés directo o indirecto en las resultas del pleito.

B.- EN CUANTO AL FONDO.

SEPTIMO : Don Manuel Navarrete Muñoz, presidente de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, según información publicada en "El Mercurio" de 28 de Enero del año en curso, que rola a fojas 17, aparece declarando textualmente: "Nosotros ya habíamos decidido aumentar las tarifas antes de saber el incremento en el precio del combustible. Según los costos, deberíamos cobrar 55 pesos, pero sabemos los problemas que esto ocasionaría a los usuarios, así que no creo que los empresarios de las distintas líneas sobrepasen los 50 pesos". La información agrega que el señor Navarrete recalcó que ningún microbusero de esa asociación ha subido sus precios todavía, ya que están a la espera de una reunión con todos los presidentes de líneas.

OCTAVO : Don Raúl Bettini Urzúa, presidente de la Federación Gremial de Taxibuses de Chile, estima, según publicación de "El Mercurio" de 27 de Enero del año en curso, que rola a fojas 16, que "el papel que le corresponde jugar a la directiva de la asociación es el enviar los indicadores de las alzas y los estudios de costos; los empresarios son los que deciden cuándo y en qué porcentaje subir los precios".

En la publicación del mismo diario del día siguiente, que rola a fojas 17, el señor Bettini afirma que en los próximos días el precio del pasaje en microbús podría superar los 50 pesos, debido al alza experimentada por los combustibles, agregando que cada empresario debería tomar una decisión al respecto, puesto que existe libre competencia.

NOVENO : Don Antonio Atisha Atisha, presidente de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago, manifiesta, según publicación aparecida en el diario "La Tercera" de 25 de Enero de 1987, que rola a fojas 6 del expediente seguido ante la H. Comisión Preventiva Central que se ha tenido a la vista, que el Miércoles -28 de Enero- habrá una reunión de presidentes de las líneas asociadas a esta entidad gremial, a fin de analizar el efecto del reajuste de los combustibles en las tarifas de la locomoción colectiva, considerando desde ya inevitable un alza de las mismas.

DECIMO : Las declaraciones de los dirigentes mencionados en los tres considerandos precedentes, si bien han sido aclaradas o desmentidas con posterioridad a su emisión, vaticinan futuras alzas de tarifas de la locomoción colectiva y no se refieren a alzas ya acontecidas, señalando incluso el valor que podrían tener dichas tarifas: \$ 50, lo que posteriormente se ha visto confirmado en la práctica, en que todos los buses o taxibuses empezaron a cobrar esa tarifa, actitud que no puede menos que reprocharse, pues constituye por sí sola una sugerencia de precios contraria a las normas sobre libre competencia.

UNDECIMO No obstante que el asunto sometido a conocimiento de esta Comisión dice relación con una posible concertación en el alza de las tarifas de la locomoción colectiva ocurrida en los primeros meses del presente año, no sería posible desestimar las observaciones del señor Fiscal en relación con la evolución que han tenido las sucesivas alzas de tarifas en el transcurso del tiempo.

Revisadas las diversas publicaciones que rolan de fojas 6 a fojas 15 se puede apreciar que ellas dan cuenta de alzas de tarifas que no pueden sino ser fruto de acuerdos de los gremios del transporte. En efecto, en "El Mercurio" de 26 de Septiembre de 1984, que rola a fojas 10, se informa que según los dirigentes Miguel Herane y Raúl Bettini, cada uno en su sector, sostuvieron asambleas y reuniones con dirigentes de líneas, a

quienes entregaron los estudios de costos realizados por los equipos económicos de las asociaciones y federaciones, indicando que cada dirigente optó por acomodar dichos costos a los valores reales y definió la tarifa que tampoco es la definitiva.

En el mismo periódico de 24 de Mayo de 1985, según documento que rola a fojas 11, se informa que "la mayoría de los empresarios de microbuses y taxibuses de pasajeros, en sendas asambleas de presidentes de líneas y recorridos realizadas ayer, confirmó que el valor del pasaje en los vehículos de la locomoción colectiva será alzado a partir de las próximas horas."

DUODECIMO : La defensa de la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros y don Manuel Navarrete Muñoz ha sostenido que dicha Asociación agrupa alrededor de 3.000 empresarios, a quienes se presta diversas asesorías en los ámbitos jurídico, financiero y de costos.

Atendido el número de asociados no se ve cómo sería posible citarlos con el objeto de inducirlos a alzar sus tarifas, como sostiene dicha defensa, siendo naturalmente mucho más sencillo recurrir a la prensa con esa finalidad, sin perjuicio de que posteriormente ello pueda ser desconocido o achacable al periodista que dio la información, como ha ocurrido en la especie.

DECIMO TERCERO: También se ha sostenido que cada empresario de vehículos de locomoción colectiva representa una realidad distinta, siendo sus costos de explotación distintos para cada uno de ellos, dependiendo, en cada caso, del número de vehículos poseídos, la calidad de los mismos, los recorridos servidos, la mano de obra empleada, etc., por lo que no resulta posible fijar una tarifa uniforme.

Aceptado que esa afirmación es verdadera, también es verdad que esa diferente realidad de los empresarios no se ve reflejada en las tarifas, de modo que la uniformidad de las mismas, que se ha reprochado en el requerimiento, puede deberse a la concertación de las entidades gremiales, sobre la base de fijarlas en relación con los costos de los más ineficientes, lo que también explicaría el alza de las mismas más allá del aumento del Índice de Precios al Consumidor, hecho señalado por los profesores universitarios mencionados por el señor Fiscal.

DECIMO CUARTO : La defensa de la Federación Nacional de Dueños de Taxibuses de Chile y de don Raúl Bettini Urzúa sostiene que las declaraciones formuladas a la prensa por los dirigentes gremiales no atentan contra las normas sobre libre competencia, ya que ellos no han citado a conferencias ni entrevistas con motivo de las alzas de tarifas o de los combustibles.

En relación con esta aseveración cabe manifestar que lo importante respecto de las declaraciones cuestionadas no es tanto el hecho de haber citado o no a conferencias de prensa sino el tenor de tales declaraciones, que, por lo ya razonado, pueden ser estimadas como hechas para producir un cierto efecto que no es otro, a juicio de esta Comisión, que el de producir un alza uniforme de las tarifas de la locomoción colectiva.

DECIMO QUINTO: La misma defensa citada en el anterior considerando ha acompañado copias de las actas de directorio de la Federación Nacional de Dueños de Taxibuses de Chile, de las cuales puede colegirse que en ocasiones las materias tratadas en las sesiones no son ajenas al problema de las alzas de tarifas y que ellas suelen interesar a más de una entidad gremial.

Así, por ejemplo, en la sesión de 28 de Agosto de 1985 "se acuerda ponerse en contacto con otros gremios afines para dar a conocer en conjunto la situación por la que atraviesa nuestra actividad por las alzas" de los combustibles.

En la sesión de 3 de Septiembre de ese mismo año "el Presidente informa que se ha tenido contacto y reuniones con la directiva de la Asociación Metropolitana de Pasajeros que preside Miguel Herane y con la Asociación de Pasajeros de la V Región y se ha acordado realizar una reunión en una fecha próxima a la cual se invitará a otras organizaciones para buscar coincidencias respecto a los problemas gremiales".

En la sesión de 3 de Octubre de 1985 "el secretario señala que el gremio ha sido invitado a participar la próxima semana a un congreso a realizarse en Viña del Mar donde participarán todos los gremios del transporte de pasajeros".

En la sesión de 28 de Octubre de 1986 "se acuerda asistir a conversar con la Federación Metropolitana de Taxibuses, don Fernando Bravo cree que es importante llevar un planteamiento claro a Microbuses y se podrían tratar dos puntos : 1.- Planificación de recorrido y 2.- El problema de tarifas".

DECIMO SEXTO : Cabe hacer presente, además, que no es efectivo lo sostenido por la defensa de la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago y de don Antonio Atisha Atisha, en el sentido de que la H. Comisión Preventiva Central, en su dictamen N° 589/141, de 1987, haya reconocido que las declaraciones formuladas a la prensa, que dieron origen al requerimiento, no constituyen un atentado contra la libre competencia.

No es efectivo no sólo porque no se dice así sino también porque en dicho pronunciamiento se pide al señor Fiscal que formule requerimiento ante esta Comisión, por estimar que tales declaraciones constituyen una ingerencia ilícita en las tarifas cobradas por terceras personas.

DECIMO SEPTIMO: Otro elemento de juicio que cabe tener en cuenta para la global comprensión del problema en examen es la presión que ejercen las asociaciones de empresarios de vehículos de locomoción colectiva sobre la autoridad, para que atienda sus peticiones y dicte disposiciones que, en el fondo, entraban la libre competencia en el mercado respectivo, como la Resolución N° 968, publicada en el Diario Oficial del 14 de Agosto de 1987, del señor Secretario Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana, que rola a fojas 219 y que extendió la restricción vehicular, sólo respecto de los vehículos de locomoción colectiva y taxis para la totalidad de las 23 comunas de la Región Metropolitana.

Esta Comisión comparte el juicio del señor Fiscal, en el sentido de que el verdadero propósito de lo solicitado por las asociaciones gremiales, en esa oportunidad, fue evitar que los vehículos de los empresarios que no pudieran entrar al centro de la ciudad prestaran servicios y compitieran en el resto de la misma a menor precio.

También es atribuible a la presión de las asociaciones mencionadas, la prohibición de hecho para el ingreso de nuevos empresarios al mercado de la locomoción colectiva. En efec



to, rola a fojas 208 copia de la Circular (R) N° 4, de 21 de Febrero de 1986, del señor Subsecretario de Transportes, mediante la cual se instruye a los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes para "que no se otorguen nuevas incorporaciones de taxibuses de 21 asientos o menos, incluido el de conductor, de minibuses y de taxis colectivos, a los servicios de la locomoción colectiva", incluyendo una respuesta tipo con arreglo a la cual se deberá rechazar la incorporación de nuevos vehículos.

El hecho, de pública notoriedad, del paro de la locomoción colectiva del día 1° de Junio de 1987, entre las 5,00 y 10,00 horas de ese día, sin que trajera consecuencias para sus autores, es otra demostración del poder de concertación y de presión de los empresarios de este servicio de utilidad pública.

DECIMO OCTAVO: Del conjunto de antecedentes analizados se desprende, a juicio de esta Comisión, que en el caso sub lite, sin perjuicio de otros producidos con anterioridad, es posible sostener que las alzas de tarifas de la locomoción colectiva han sido producto de la concertación de las asociaciones y federaciones de la locomoción colectiva.

No es suficiente para destruir esa presunción el hecho de que todos los testigos hayan negado que el alza de tarifas de Enero del año en curso haya sido uniforme, ya que, como se expresó en el momento de tacharlos, todos ellos carecen de la debida imparcialidad, afectándoles económicamente los resultados del proceso, máxime si tienen, como varios de ellos, la calidad de dirigentes gremiales. Tampoco la destruyen los documentos acompañados por los requeridos para comprobar el alza de algunos insumos.

Y visto lo prevenido en los artículos 1°, 2° letras b) y d), 17 y 18 del Decreto Ley N° 211, de 1973,

SE DECLARA:

I.- Que en el alza de tarifas de locomoción colectiva producida en los últimos días de Enero y principios de Febrero de 1987 hubo concertación de parte de las entidades y personas requeridas por el señor Fiscal Nacional Económico, lo que produjo un aumento uniforme de dichas tarifas.

II.- Que, en consecuencia, se hace lugar al requerimiento sólo en cuanto se sanciona a las entidades y personas que se indican con las siguientes penas:

A la Asociación Gremial Metropolitana de Transporte de Pasajeros, a la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Santiago, y a la Federación Gremial de Dueños de Taxibuses de Chile, con una multa de 150 Unidades Tributarias mensuales a cada una de ellas.

A los señores Manuel Navarrete Muñoz, Antonio Atisha y Raúl Bettini Urzúa, con una multa de 50 Unidades Tributarias mensuales a cada uno de ellos.

Notifíquese al señor Fiscal Nacional Económico y a los representantes de los requeridos.

Rol N° 296-87

*Victor Manuel Rivas del Canto*

*Alvaro Vial Gaete*

*J. I. Quambao*

*Arnaldo Gorziglia Balbi*

Pronunciada por los señores Víctor Manuel Rivas del Canto, Ministro de la Excma. Corte Suprema y Presidente de la Comisión, Alvaro Vial Gaete, Director del Instituto Nacional de Estadísticas; Gabriel Larroulet Ganderats, Tesorero General de la República; Arnaldo Gorziglia Balbi, Decano de la Facultad de Derecho de la Universidad Católica de Chile y Juan Ignacio Varas Castellón, Decano de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas de la Universidad Católica de Chile

