

**ANT.:** Denuncia de particular contra  
Pullman. Rol N° 2221-13 FNE.

**MAT.:** Minuta de archivo.

**Santiago, 29 AGO 2013**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**  
**DE : JEFE DIVISIÓN DE INVESTIGACIONES**

Por medio de la presente, informo al Sr. Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

#### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 22 de abril de 2013, se presentó una denuncia ante la Fiscalía Nacional Económica (“**FNE**” o “**Fiscalía**”) en contra de la Compañía Pullman Bus Costa Central S.A. (“**Pullman**”)<sup>1</sup>, por eventuales conductas contrarias a la libre competencia en el mercado de transporte público de pasajeros, concretamente en la ruta Santiago - San Antonio<sup>2</sup> (“**la ruta identificada**”).
2. La denuncia señala que Pullman, en su calidad de única oferente en la ruta identificada, cobra tarifas elevadas y otorga servicios de baja calidad, si se compara con otras rutas de similares distancias en que existiría más de un oferente. En virtud de lo anterior, solicita a la FNE que investigue si Pullman estaría incurriendo en conductas contrarias a la libre competencia.

---

<sup>1</sup> Esta firma se originó hace más de 40 años en calidad de asociación gremial, reuniendo a 42 empresarios del transporte interurbano. En el año 2003 se constituyó como Servicios Pullman Bus Costa Central S.A., siendo sus principales accionistas: Trans-Car S.A., Transportes Cometa S.A. y Pedro Farías Soto. Actualmente, opera en el mercado con distintas filiales, como Pullman Bus, Fichtur Vip, Atacama Vip, Los Corsarios, Los Conquistadores, Los Libertadores, Sol del Sur, Elqui Bus y Cidher. Véase al respecto Requerimiento de la FNE en contra de Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. y otros, de 11 de Octubre de 2011, Rol 223-2011 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia.

<sup>2</sup> Para efectos de la presente minuta, se entenderá como *ruta* aquella que conecta dos puntos geográficos A y B, sin considerar dónde se inicia o se termina el viaje. Por lo tanto, cada ruta incorporará tanto los recorridos de A a B como de B a A.

3. Para efectos de recopilar antecedentes, funcionarios de esta Fiscalía se constituyeron en la ciudad de San Antonio el día jueves 20 de junio de 2013. En esa oportunidad, visitaron el Terminal Municipal de Buses de San Antonio<sup>3</sup> (“Terminal”) y se reunieron con el Administrador de ese Terminal y con el abogado de la I. Municipalidad de San Antonio.

## II. ANÁLISIS DEL MERCADO

4. Para determinar si las conductas imputadas a Pullman constituyen o no una infracción a la normativa de libre competencia, corresponde identificar el mercado en el cual éstas incidirían. La FNE entiende por mercado relevante el de “[u]n producto o grupo de productos, en un área geográfica en que se produce, compra o vende, y en una dimensión temporal tales que resulte probable ejercer a su respecto poder de mercado”<sup>4</sup>.
5. En primer término, es útil destacar que el artículo primero del Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros, establecido en el Decreto Supremo N° 212 de 1992 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“DS 212”), define el transporte público de personas como el “*transporte nacional de pasajeros, colectivo o individual, público y remunerado, que se efectúe con vehículos motorizados por calles, caminos y demás vías públicas, rurales o urbanas, caminos vecinales o particulares destinados al uso público de todo el territorio de la República*”.
6. El mercado de transporte público remunerado, de conformidad a los artículos 6 y 19 del DS 212, se divide en urbano, interurbano y rural. En particular, el artículo 6 del DS 212 señala que se consideran servicios interurbanos de transporte público de pasajeros a aquellos “*que superan los 200 Km. de recorrido, y los que sin exceder los 200 Km. unen la ciudad de Santiago con localidades o ciudades costeras ubicadas en la V Región*”.

---

<sup>3</sup> Ubicado en Avenida San Fuentes N° 1475, Barrancas, V Región.

<sup>4</sup> Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales de la Fiscalía Nacional Económica, Octubre, 2012. Disponible en la página de la FNE.

7. Si bien San Antonio dista 117 kilómetros de Santiago<sup>5</sup>, es una ciudad costera de la V Región, por lo que el servicio en la ruta identificada, bajo la regulación vigente, constituye jurídicamente un servicio de transporte público interurbano de pasajeros.
8. En visita a la zona, funcionarios de esta Fiscalía constataron que, en la actualidad, en la referida ruta identificada no existen otros medios de transporte público terrestre, aéreo o ferroviario, distintos al de Pullman. Asimismo, respecto a la posibilidad de incluir transporte no regular como parte del mercado relevante (p.ej. buses que provengan de Algarrobo o Cartagena), se observó que, dada la geografía de la ruta identificada, no existen buses provenientes de otras ciudades que realicen el recorrido en cuestión<sup>6</sup>.
9. Por todo lo anterior, el mercado relevante estaría constituido por el transporte público interurbano de pasajeros de buses de la ruta identificada, prestado a través de servicios regulares y directos<sup>7</sup>.
10. Respecto a los actores que participan en esta industria, la única empresa actualmente inscrita para servir la ruta identificada es Pullman. Sin embargo, en el pasado, habrían operado las siguientes firmas:
  - a. Empresa de Transportes Rurales Limitada (“**Tur Bus**”)<sup>8</sup>. Compañía nacional de transporte de pasajeros y carga que sirvió la ruta con servicios regulares hasta el 31 de octubre del 2012. El 23 de noviembre del año 2010, uno de sus buses tuvo un accidente carretero con

---

<sup>5</sup> Fuente: <<http://servicios.vialidad.cl/Distancias/Distancias.asp>> [última visita: 29 de julio de 2013].

<sup>6</sup> Según el denunciante, no existirían otros medios para viajar a la capital, pues para tomar cualquier bus se requiere salir a la carretera, lo que necesariamente debe ser por medio de algún bus de Pullman, y en la carretera tomar algún bus hacia Melipilla o Cartagena. Adicionalmente, agrega que los buses que vienen de otros sectores del litoral, como Algarrobo o El Quisco, viajan directo a Santiago.

<sup>7</sup> Cabe señalar que el transporte mediante vehículos particulares, taxis básicos o empresas particulares de transporte, no puede ser considerado parte del mercado relevante, atendidas las diferencias de precio y calidad de cada uno de estos servicios.

<sup>8</sup> Tur Bus fue creada en 1948 por don Jesús Diez Martínez. Actualmente, presta servicios desde Arica a Calbuco, a través de sus diversas filiales: Buses Inter-Sur, Buses JAC, Jota Ewert, Buses Bío Bío, Cóndor Bus y Flota Barrios.

consecuencias fatales. Luego de este accidente, la empresa habría salido de la ruta<sup>9</sup>.

- b. Transporte Luna Express ("**Luna Express**"). Empresa de transportes que en enero de 2012 obtuvo la aprobación para servir la ruta identificada. Sin embargo, ésta sólo habría operado dos días, aparentemente debido a múltiples reclamos de los usuarios por la antigüedad de la flota y la falta de rentabilidad de ese servicio<sup>10</sup>.
- c. Adicionalmente, habrían operado otras líneas como Buses Lit<sup>11</sup>, Buses Ahumada<sup>12</sup> y Los Héroes<sup>13</sup>. Sin embargo, dado el tiempo transcurrido, no se contó con mayor información al respecto que permitiera acreditar lo anterior.

11. En cuanto a las frecuencias del servicio de Pullman, funcionarios de esta Fiscalía constataron en terreno, que en la ruta identificada existe un flujo constante y continuo de buses, con lapsos de quince, veinte o treinta minutos en temporada baja, y de cinco minutos en temporada alta. Las salidas desde San Antonio a Santiago comienzan a las 5:20 de la mañana y se extienden hasta las 21:10 horas<sup>14</sup>. La duración del viaje es de una hora y cuarenta minutos, aproximadamente, con una parada en Llole. A continuación un mapa que grafica la ruta identificada:

<sup>9</sup> Para más detalle véase <[http://www.cooperativa.cl/accidente-en-autopista-del-sol-deja-al-menos-14-victimas-fatales/prontus\\_notas/2010-11-23/082007.html](http://www.cooperativa.cl/accidente-en-autopista-del-sol-deja-al-menos-14-victimas-fatales/prontus_notas/2010-11-23/082007.html)> [última visita: 9 de agosto de 2013].

<sup>10</sup> Según declaración del Administrador del Terminal. Funcionarios de la FNE se comunicaron, en reiteradas ocasiones, con la referida línea de buses. Sin embargo, no se logró obtener mayor información para acreditar lo señalado.

<sup>11</sup> Empresa nacional de transporte terrestre, que el año 2001 fue adquirida por el grupo español Alsa. Buses Lit habría operado en la ruta identificada en el año 2001.

<sup>12</sup> Según el denunciante Buses Ahumada habría operado en la ruta identificada el año 2002.

<sup>13</sup> Según declaración efectuada al Administrador del Terminal.

<sup>14</sup> Según información remitida por el Administrador del Terminal a esta Fiscalía, como respuesta al Oficio Ordinario N°654 FNE, de 24 de mayo de 2013.



Fuente: Elaboración propia, en base a [www.googlemaps.cl](http://www.googlemaps.cl)

12. Respecto a las tarifas, el viaje desde Santiago a San Antonio tiene un precio de 3.900 pesos; el de San Antonio a Santiago de 3.500 pesos; y, el trayecto ida y vuelta tiene un valor de 6.000 pesos<sup>15</sup>. La siguiente es la lista de precios de venta al público de pasajes, exhibida en una de las oficinas de Pullman del Terminal:

**Cuadro N°1: Tarifas Pullman publicadas en el Terminal<sup>16</sup>**

Tarifas Pullman	
Ruta	Tarifa (pesos por tramo)
Santiago - San Antonio - Llole	3.900
Santiago - Cartagena- Algarrobo (Autopista del Sol)	4.400
Santiago - Algarrobo - El Tabo (Casablanca)	5.000
Santiago - Viña del Mar	5.300
Santiago - Quilpué - Villa Alemana	5.300
Santiago - Valparaíso (Ruta 68)	5.300
Santiago - Valparaíso (Vía Zona Norte)	7.000
Santiago - Los Andes - San Felipe	3.300
Santiago - San Felipe - Los Andes	5.000
Santiago - Olmué - Limache	5.000

Fuente: Elaboración propia, en base a lista de tarifas exhibida en el Terminal.

13. En lo que se refiere al tamaño del mercado, según información pública disponible, el año pasado San Antonio tenía una población de 87.772 habitantes y Santiago de 6.685.685 personas. El transporte entre ambas

<sup>15</sup> Información obtenida vía comunicación telefónica con las oficinas de Pullman del Terminal, a fines de mayo de 2013.

<sup>16</sup> Estas tarifas son las que se encontraban publicadas en una de las ventanillas de las oficinas de Pullman en el Terminal, al 20 de junio de 2013. A esta División no le constan que sean las tarifas efectivamente cobradas. Sin embargo, por regla general, estos valores funcionan como tarifas máximas.

ciudades sería un servicio indispensable para un grupo significativo de personas que residen en una ciudad, y que trabajan y/o estudian en la otra. Según un estudio realizado por el Terminal, en el año 2012 se habrían transportado un total de 240.000 personas mensuales, de los cuales aproximadamente un 30% tendría como destino Santiago.

14. Con respecto a las condiciones de entrada, esta División analizó la existencia de barreras relacionadas al acceso a infraestructura necesaria para operar en la ruta identificada. Ello, pues en esta materia uno de los principales obstáculos para el ingreso de nuevos competidores estaría dado por la imposibilidad de obtener instalaciones en un terminal, sea producto de la no disponibilidad real de capacidad y/o conductas estratégicas de los incumbentes destinadas a impedir o entorpecer el ingreso de terceros al mercado.
15. En primer término, es importante señalar que existe una relación entre la regulación vigente<sup>17</sup> y el acceso a la infraestructura necesaria para operar en la ruta identificada. Si bien la inscripción de nuevos servicios no implicaría mayores costos para una compañía de transporte, para obtener ésta se requiere entregar antecedentes relativos al servicio, dentro de los cuales se contempla la ubicación del o de los terminales autorizados, la documentación que acredite que el interesado se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda, y la ubicación de las oficinas de venta de pasajes<sup>18</sup>.
16. Acceder al terminal de la ciudad, que es además el principal canal de venta, tiene un carácter indispensable para la prestación eficiente del servicio de transporte interurbano de pasajeros, ya que cualquier empresa se verá impedida de prestar el servicio en condiciones óptimas o competitivas, si no

---

<sup>17</sup> Esta Fiscalía entiende por barreras legales *“todo obstáculo a la entrada que tenga por fundamento una norma jurídica que impida el ingreso de nuevos competidores o genere una ventaja de costo para las empresas establecidas en el mercado, con relación a los potenciales entrantes”*. Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales de la Fiscalía Nacional Económica, de Octubre del 2012, página 15.

<sup>18</sup> Artículo 8 letra c) del DS 212. Tales requisitos son de carácter funcional, técnico y operativo para el desarrollo de la actividad, los que todo entrante debe asumir para ingresar al mercado de transporte público de pasajeros.

cuenta con autorización o disponibilidad para el acceso a éste<sup>19</sup>. Dado lo anterior, corresponde analizar la capacidad disponible en los terminales de Santiago y San Antonio.

17. En cuanto a los terminales de Santiago, para servir la ruta identificada Pullman utiliza el Terminal Alameda<sup>20</sup>. Sobre la materia, esta Fiscalía ha señalado que ese Terminal constituye una infraestructura que no se encuentra disponible para competidores. Sin embargo, existirían otros terminales alternativos para eventuales competidores de Pullman, particularmente en relación con aquellos agentes económicos que ya operan en mercados conexos con rutas que tienen origen o destino en Santiago<sup>21</sup>.
  
18. En San Antonio, las empresas que operan en el Terminal son las siguientes:
  - a. Pullman.
  - b. Sociedad de Servicios Pullman Bus Lago Peñuelas ("**Lago Peñuelas**"). Empresa filial del grupo Pullman Bus que opera la ruta San Antonio - Valparaíso, vía Algarrobo y Lagunillas.
  - c. Empresa de Buses G.G.O. ("**GGO**") Compañía de transporte que sirve la ruta a Melipilla.
  - d. Asociación Gremial Sextur Lago Rapel ("**Sextur**"). Línea de buses que realiza recorridos hacia la VI Región.
  
19. El Terminal cuenta con once andenes, de los cuales cinco son utilizados para salida de buses y los seis restantes como andenes de llegada. En relación a los andenes de salida, la distribución del Terminal es la siguiente:

---

<sup>19</sup> En efecto, las oficinas y espacios en el andén son necesarios, no sólo para la comunicación de tarifas y/o venta de pasajes a público, sino además para ser el punto visible y oficial de una empresa en relación al usuario final.

<sup>20</sup> Ubicado en Avenida Libertador General Bernardo O'Higgins N° 3750, comuna de Estación Central.

<sup>21</sup> Aunque el ingreso a la ruta de operadores que no tienen actualmente operaciones en Santiago sea más difícil (véase Requerimiento de la FNE Rol C N° 234-11).

**Cuadro N° 2: Distribución de los andenes del Terminal**

Andenes	Empresa
1	Pullman
2	Pullman
3	Lago Peñuelas
4	Lago Peñuelas
5	GGO

Fuente: Elaboración de la FNE, en base a información remitida por la Administración del Terminal.

20. Si bien actualmente todos los andenes de salida se encuentran ocupados, cuando ha ingresado una nueva línea de buses, la Administración del Terminal ha reorganizado la distribución de andenes (como lo hizo al ingresar Luna Express) o ha utilizado los andenes de ingreso (como lo realiza con Sextur)<sup>22</sup>. De este modo, existiría cierta posibilidad de entrada a esa infraestructura.
21. Adicionalmente en el Terminal existen 16 módulos destinados a oficinas de ventas de pasajes, comercio y/o alimentación. A la fecha, siete son utilizados para ventas de boletos; seis, como locales comerciales; uno para la Administración del Terminal; y, el módulo restante se encuentra disponible para arriendo. A continuación se exhibe una fotografía, tomada el 20 de junio de 2013 por funcionarios de la FNE, en que se observa el módulo disponible:



22. Sin perjuicio de que en la especie no se observarían barreras a la entrada asociadas a restricciones de capacidad e infraestructura en el Terminal, podrían existir costos hundidos que eventualmente actuarían dificultando el ingreso de nuevos competidores<sup>23</sup>. Así por ejemplo, en una investigación

<sup>22</sup> Como se observa del cuadro N° 1, Sextur no tiene asignado ningún andén de salida, por lo que utiliza alguno de los andenes de llegada existentes.

<sup>23</sup> Esta Fiscalía entiende por costos hundidos como "aquellos que la empresa no puede recuperar en un plazo razonable al salir del mercado". Guía Interna para el Análisis de Concentraciones Horizontales de la Fiscalía Nacional Económica, de Octubre del 2012, página 15.

sobre la industria de buses, la *Competition Commission* del Reino Unido señaló que podrían además existir otros costos hundidos como el aprendizaje de los conductores, el *marketing*, el acondicionamiento de los buses, los costos de establecer una base de operaciones, entre otros<sup>24</sup>.

23. Si bien en este caso podrían eventualmente observarse costos como los descritos, esta División no efectuó un análisis de la magnitud que alcanzarían éstos, dado que en la ruta identificada se ha observado la participación de otras líneas de buses en el pasado<sup>25</sup>, situación que revelaría que estos costos no constituirían en sí mismos una barrera infranqueable a este mercado.
24. Tampoco se tienen antecedentes de conductas estratégicas de Pullman que hubiesen actuado como disuasores o desincentivadores del ingreso de potenciales entrantes, circunstancia que, de existir, podría constituir un ilícito al artículo 3° del Decreto Ley N° 211 de 1973 (“DL 211”).

### III. ANÁLISIS DE LA DENUNCIA

25. De acuerdo a los antecedentes descritos, corresponde determinar si la presente denuncia daría cuenta de hechos, actos o convenciones que podrían restringir o vulnerar la libre competencia o tender a producir dichos efectos, al tenor del artículo 3° del DL 211.
26. Según el denunciante, Pullman, en su calidad de único prestador de transporte terrestre de pasajeros en la ruta identificada, estaría cobrando tarifas altas. Con este comportamiento, la referida compañía estaría ejerciendo conductas explotativas en el mercado relevante.
27. Corresponde entonces determinar la efectividad de las conductas denunciadas. Al respecto, el artículo 3 letra b) del DL 211 establece que se

---

<sup>24</sup> UK Competition Commission. “*Local bus services market investigation. A report on the supply of local bus services in the UK*”. Diciembre, 2011.

<sup>25</sup> Véase numeral 10 de la presente minuta.

considerarán como hechos, actos o convenciones que impiden, restringen o entorpecen la libre competencia, o que tienden a producir dichos efectos: “[L]a explotación abusiva por parte de un agente económico, o un conjunto de ellos, de una posición dominante en el mercado, fijando precios de compra o de venta, imponiendo a una venta la de otro producto, asignando zonas o cuotas de mercado o imponiendo a otros abusos semejantes”.

28. Siendo este el marco normativo aplicable, el TDLC ha señalado que lo que se requiere acreditar en este caso es el abuso de la posición dominante y no la mera constatación de que un precio resulta excesivo<sup>26</sup>.
29. De lo anterior se desprende que un primer requisito para que una empresa pueda ejercer conductas explotativas es que ésta posea una posición de dominio. De esta manera, se debe acreditar no sólo que la empresa incumbente tiene una alta participación de mercado, sino también que existen barreras al ingreso, sean éstas naturales o artificiales, que posibiliten que eventuales comportamientos anticompetitivos surtan efecto.
30. Como se señaló *supra*, en la especie no se aprecian mayores barreras a la entrada en este mercado; luego, se estima que eventuales conductas anticompetitivas por parte del incumbente, o incluso el cobro de rentas sobrenormales, podrían ser disciplinadas por una amenaza creíble de ingreso de nuevos actores, lo que podría aminorar, en cierta medida, comportamientos contrarios al DL 211.
31. Sin perjuicio de lo anterior, esta División realizó una comparación de las tarifas por kilómetro cobradas en diferentes rutas que tienen por origen la ciudad de Santiago. Esto, para constatar si efectivamente los precios de la ruta identificada son altos en comparación a otros trayectos en los que opera más de una línea de buses<sup>27</sup>. El siguiente cuadro muestra los resultados obtenidos:

---

<sup>26</sup> TDLC. Sentencia N° 93, de 6 de enero de 2010. Considerando Trigésimo.

<sup>27</sup> Lo que no significa que las otras rutas indicadas en este y el siguiente cuadro sean necesariamente competitivas, debiendo considerarse al respecto que la FNE ha formulado requerimientos ante el TDLC por conductas anticompetitivas que afectan a diversas rutas. Ver, a modo de ejemplo, causas Rol C N° 234-11, C N° 224-11 y C N° 223-11. Adicionalmente, deben

**Cuadro N° 3: Tarifas promedio cobradas por buses<sup>28</sup>**

Origen	Destino	Distancia <sup>29</sup>	Tarifa por kilómetros (pesos)	
			Mínimo	Máximo
Santiago	Rancagua	83	24,1	54,2
Santiago	Algarrobo	106	17,9	37,7
Santiago	San Antonio	117	33,3	33,3
Santiago	Viña del Mar	124	15,3	25,0
Santiago	San Fernando	139	20,9	27,3
Santiago	La Ligua	150	27,3	33,3
Santiago	Quintero	154	19,5	19,5
Santiago	Los Vilos	222	19,8	25,2
Santiago	Talca	256	15,6	21,5
Santiago	La Serena	470	12,8	19,1

Fuente: Elaboración propia en base a información pública disponible. Para el cálculo se consideró solo idas.

32. Como se observa del cuadro anterior, existen trayectos en los que las tarifas máximas son mayores que las cobradas en la ruta identificada. Asimismo, se aprecia que los tramos que presentan precios más bajos, son en su mayoría trayectos servidos no sólo por buses regulares dedicados exclusivamente a la ruta, sino que también por otros servicios. Lo anterior implica que se trataría de rutas en las cuales se aprovechan las redes creadas entre distintos destinos.
33. Adicionalmente, esta División comparó las tarifas promedio por kilómetro cobradas por Pullman en diferentes rutas con origen en Santiago, lo que se expone a continuación:

---

considerarse las características propias de cada ruta, lo que podría incidir a su vez en la comparabilidad con la ruta identificada.

<sup>28</sup> Para confeccionar el cuadro N° 3 de la presente minuta se consideraron las tarifas máximas y mínimas establecidas para comprar pasajes por internet, en base a cotizaciones en los sitios web de empresas de transportes como Tur Bus, Pullman, entre otras, al 2 de agosto del 2013.

<sup>29</sup> Fuente: <<http://servicios.vialidad.cl/Distancias/Distancias.asp>> [última visita: 29 de julio de 2013].

**Cuadro N° 4: Tarifas promedio cobradas por Pullman al 2 de agosto de 2013**

Destino	Distancia	Tarifa por kilómetro	N° empresas transporte aprox.
Cartagena	114	38,6	5
Algarrobo	106	44,3	6
San Antonio	117	33,3	1

Fuente: Elaboración propia, en base a información obtenida mediante comunicación telefónica con oficina de Pullman del Terminal.

34. Del cuadro N° 4 se aprecia que los precios promedio cobrados por Pullman en las rutas Santiago - Cartagena y Santiago - Algarrobo, que son trayectos comparables a la ruta identificada<sup>30</sup>, son mayores a las de ésta, aun cuando en aquellas opera más de una empresa.
35. A mayor abundamiento, esta División contó con información de que existirían nuevas firmas interesadas en servir la ruta identificada, las que estarían realizando los trámites necesarios para poder operar<sup>31</sup>.

#### IV. CONCLUSIONES

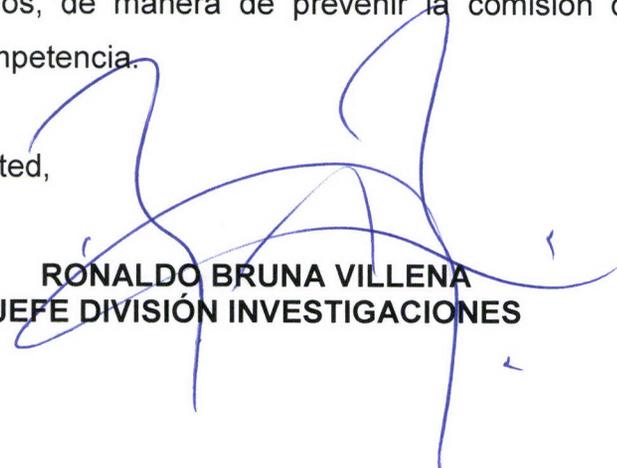
36. Analizados los antecedentes pertinentes, esto es, la estructura competitiva de la ruta identificada, la capacidad disponible en los terminales, las tarifas cobradas a los pasajeros por el actor incumbente, la frecuencia con que se sirve la ruta identificada y la regulación vigente, esta División estima que las conductas denunciadas, dadas las circunstancias que se describen, no ameritan la realización de diligencias adicionales.

<sup>30</sup> Se escogieron estos trayectos pues corresponden a aquellos tramos que efectúa Pullman desde Santiago hacia el litoral. Si bien, no necesariamente son equivalentes en cuanto al tipo de demanda de la ruta identificada, pues consumidores que se trasladan por distintos motivos (turismo, trabajo, u otros) podrían no presentar la misma disposición a pagar, se consideran como una medida de referencia, en tanto, son a trayectos de la capital a la costa, de similares distancias a la ruta en análisis. Lo anterior, sin perjuicio de lo indicado en la nota al pie N° 27 de la presente minuta.

<sup>31</sup> Según declaración del Administrador del Terminal, efectuada a esta Fiscalía con fecha 20 de junio de 2013, habría una empresa que tendría intención de operar la ruta La Boca (Rapel) - San Antonio - Santiago, que habría presentado una solicitud, pendiente de autorización, para servir dicho trayecto.

37. En virtud de lo anterior, se sugiere archivar la presente denuncia, sin perjuicio del deber de la FNE de fiscalizar esta y otras rutas asociadas al mercado de transporte terrestre de pasajeros, de manera de prevenir la comisión de posibles atentados a la libre competencia.

Saluda atentamente a usted,

  
**RONALDO BRUNA VILLENA**  
**JEFE DIVISIÓN INVESTIGACIONES**

  
MCC

DIVISION INVESTIGACIONES CONTROL ECONOMICO

FECHA: \_\_\_\_\_

HORA: \_\_\_\_\_

DIVISION INVESTIGACIONES CONTROL ECONOMICO

FECHA: \_\_\_\_\_

HORA: \_\_\_\_\_