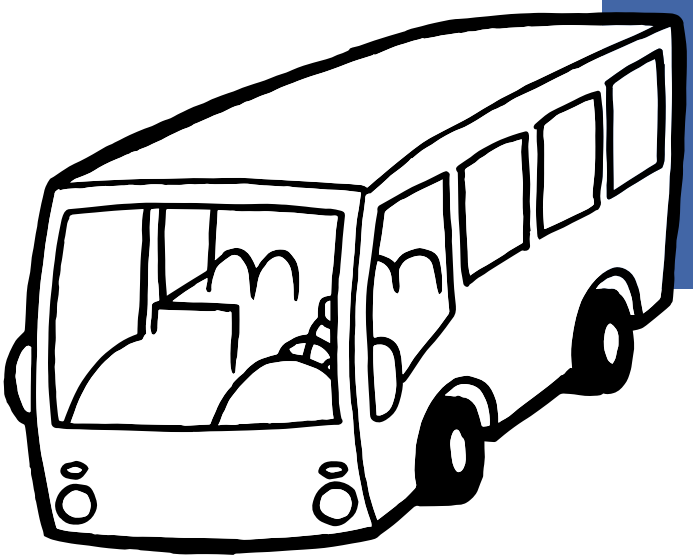
Dilema 34

Autores responsables:

Jorge Hermann
Valentina Pérez

Caso real, presentado con fines académicos



Colusión en el mercado de transporte público

El cartel que operaba en la Ruta Santiago-Curacaví.

Pullman, Ruta Vía Curacaví y Atevil son empresas de transporte público de pasajeros que operan en la ruta Santiago-Curacaví desde 1983, 1991 y 2007, respectivamente. Las tres empresas tienen un tercio de participación en el mercado, teniendo un tercio cada una, lo cual da cuenta de un mercado altamente concentrado. Esto permitió que entre los años 2008 y 2011, las empresas realizaran un alza artificial de los precios de los pasajes y fijaran la frecuencia de salida de los buses con la finalidad de incrementar sus ingresos. En el año 2011, la Fiscalía Nacional Económica (FNE) interpuso una demanda ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), acusando a las empresas antes mencionadas de violar el artículo N°3 del DL°211 por incurrir en conductas contrarias a la libre competencia. El TDLC acogió la acusación, imponiendo las multas correspondientes. Sin embargo, las empresas de transporte no aceptaron la resolución, por lo cual el caso fue revisado por la Corte Suprema, que en abril de 2015, ratificó la sentencia del TDLC.

Servicios Pullman Bus Costa Central S.A. (en adelante "Pullman"), Alejandro Antonio Cabello Reyes (en adelante "Ruta Vía Curacaví") y Atevil Mecánica Diesel S.A. (en adelante "Atevil") son empresas de transporte público de pasajeros que operan en la Ruta Santiago-Curacaví. Pullman es una empresa que se originó como una asociación gremial y comenzó a ofrecer el servicio de traslado en la ruta Santiago-Curacaví en 1983. Por su parte, Ruta Vía Curacaví es una empresa prestadora de servicios rurales de transporte de pasajeros de propiedad del señor Alejandro Antonio Cabello Reyes que opera desde 1991. Previo al 2007, Pullman y Ruta Vía Curacaví eran los únicos que ofrecían el recorrido Santiago-Curacaví-Santiago con una participación de mercado del 54,9% en el caso de la primera empresa y un 45,1% en la segunda (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014).

Dicha situación cambió a fines de 2007, cuando la empresa Atevil entró a competir en el mercado para abarcar una parte del transporte público de la ruta en cuestión. Dado el nuevo competidor, las participaciones de mercado se vieron disminuidas para los actores ya presentes en la ruta, y consecuentemente, decayeron sus ingresos por ventas. En el 2009 Pullman tuvo un 38% de la demanda, Ruta Vía Curacaví logró un 34,6% y Atevil consiguió satisfacer un 27,3% de la demanda[1]. En este escenario de entrada de una nueva empresa, las firmas incumbentes[2] debieron competir con mayor fuerza en cuanto a precios para no perder su porcentaje de participación de mercado. En este contexto, en que eran pocas las firmas participantes en el mercado, la coordinación entre las empresas era relativamente sencilla, y trabajar en forma conjunta incrementaría notoriamente los ingresos de las empresas de transporte público (Fiscalía Nacional Económica, 2011).

A partir de lo anterior, en mayo de 2008, Pablo ("Paul") Von Breitenbach, asesor de Pullman, organizó una reunión en su oficina con la representante legal de Atevil, Sra. Sonia Villarroel, y el representante de Ruta Vía Curacaví, Alejandro Cabello, con el fin de coordinar el número de salidas máximas permitidas para cada empresa desde los terminales de bus San Borja y Pajaritos, junto con establecer las tarifas que debían cobrar por estos recorridos. Desde esa fecha (2007) se conformó un cartel[3] que funcionó según lo establecido en dicha reunión hasta abril de 2009, cuando Atevil adquirió nuevas máquinas, aumentó la cantidad de salidas desde el Terminal San Borja y comenzó a ofrecer la ruta a Patagüilla. Esto fue considerado por las otras empresas como una desviación del acuerdo, por lo que en adelante iniciaron una guerra de precios para perjudicar a Atevil y realizaron medidas de hostigamiento a la misma, lo que llevó a que en junio de 2009 Atevil disminuyera las salidas desde el terminal San Borja y sacara el recorrido a Patagüilla, incorporándose nuevamente al cartel (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014).

Durante el año 2010 el cartel mantuvo su funcionamiento según los acuerdos impuestos. Paul Von Breitenbach se encargó de monitorear el cumplimiento de la alianza colusoria y, en caso de haber algún indicio de desviación, este se encargaba de corregirlo mediante las medidas de hostigamiento que fueran necesarias.

Lo anterior, solo duró hasta abril de 2011, cuando Atevil dejó definitivamente de formar parte del cartel, al volver a aumentar el número de salidas desde el Terminal San Borja, lo que desencadenó en nuevos actos de amedrentamiento en su contra por parte de las otras dos empresas involucradas.

A pesar de lo anterior, en el mismo año, la Fiscalía Nacional Económica (FNE) interpuso un requerimiento en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) contra las tres empresas antes señaladas por mantener una serie de acuerdos para fijar las tarifas y las frecuencias de salida de la ruta Santiago-Curacaví-Santiago. Además, se acusó a Pullman y Ruta Vía Curacaví de fijar los precios y frecuencias en la ruta Santiago-Lo Vásquez durante la celebración de la festividad de la Inmaculada Concepción en el año 2010. En dicho requerimiento la FNE señala que no existen sustitutos en el mercado debido a que no es posible considerar como opción a los vehículos particulares, taxis o colectivos, a causa de la notoria diferencia en precios y calidad. Además, los usuarios del transporte público (buses) requieren el servicio a diario por razones laborales o educacionales, por lo que los autos, colectivos y taxis corresponden a un mercado objetivo diferente al de estos usuarios (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014).

De igual modo, la FNE muestra que no existen condiciones para la entrada de competidores a este mercado. Por una parte, existen barreras de entrada y costos hundidos, donde se le exige a un posible entrante hacerlo sólo si este posee buses nuevos. Además, legalmente se requiere que estos entrantes deban finalizar sus recorridos en lugares establecidos como el Terminal Pajaritos y San Borja, los cuales no tienen espacio disponible en horas punta. Por otra parte, en cuanto a tiempo y suficiencia, se determinó que se requiere un plazo de al menos seis meses para ser parte del mercado relevante, tiempo necesario para obtener permisos y autorizaciones por parte del regulador. Finalmente, Pullman, Ruta Vía Curacaví y Atevil podrían adoptar conductas estratégicas para dificultar el ingreso, como medidas de hostigamiento o una disminución de precios, imposibilitando la entrada de una empresa pequeña.

Dado estos hechos, la FNE le pide al TDLC:

(i) declare que Pullman, RVC y Atevil han incurrido en conductas contrarias a la libre competencia, al acordar tarifas y frecuencias en la ruta Santiago-Curacaví; (ii) declare que Pullman y RVC han incurrido en conductas contrarias

1 *Anexo 1: Participación de mercado de las empresas de transporte requeridas entre 2009 y 2011.*

2 *Incumbente: firma que se encuentra presente en el mercado.*

3 *Cartel: Pacto entre empresas de un mismo sector para eliminar o restringir la competencia entre ellas fijando de común acuerdo los precios y/o la producción.*

a la libre competencia, al acordar tarifas con ocasión de la festividad del 7 y 8 de diciembre de 2010; (iii) ordene el cese inmediato de esas conductas, y prevenga a las requeridas en orden a que se abstengan de realizarlas en el futuro; (iv) imponga a Pullman una multa de 5.000 Unidades Tributarias Anuales; (v) imponga a RVC una multa de 2.000 Unidades Tributarias Anuales; (vi) otorgue a Atevil el beneficio de exención de multa; y, (vii) condene en costas a las requeridas (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014, p. 8).

A partir de la solicitud de la FNE, las empresas mencionadas respondieron de la siguiente forma: Atevil se acogió a la demanda y pidió que le fuera concedido el beneficio de la delación compensada[4], ya que cumplió con los requisitos legales para obtenerla. En este sentido, declaró, primeramente, haber participado en la colusión junto a las otras firmas, pero de forma obligada. Posteriormente, señaló que hubo un acuerdo colusorio entre las firmas, pero que más que un trato conjunto fue una imposición por parte de la empresa Pullman. Por su parte, Alejandro Cabello, dueño de Ruta Vía Curacaví, rechazó la demanda interpuesta por la FNE, negando su participación en acuerdos colusivos. Cabello argumentó que su actuar fue acorde a la teoría económica de líder-seguidor, es decir dado que Pullman (líder) subía el precio, ellos también lo hicieron. Finalmente, Pullman negó la participación en acuerdos colusivos para fijar el precio de los pasajes de las rutas en cuestión y restringir la cantidad de salidas desde los terminales (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014).

Sin embargo, existen pruebas convincentes que dejan en claro la conducta anticompetitiva en la que incurrieron los demandados. La FNE realizó escuchas telefónicas con la finalidad de conseguir más pruebas sobre los acuerdos colusivos. Gracias a éstas fue posible lograr escuchar conversaciones entre Alejandro Cabello y Paul Von Breitenbach donde acuerdan subir el precio del recorrido Santiago-Curacaví-Santiago. Por otro lado, también hay escuchas donde el representante de Pullman da instrucciones a uno de sus trabajadores del terminal de Pajaritos para comenzar una guerra de precios con la finalidad de intimidar a Atevil, ya que esta firma se estaría desviando del cartel[5].

A pesar de los dichos de las empresas antes mencionadas, en abril de 2014 el TDLC resolvió lo siguiente: (i) acoger el requerimiento de la FNE contra Pullman, Ruta Vía Curacaví y Atevil, declarando que éstas se coludieron entre los años 2008 y 2011, para repartir las frecuencias y alzar las tarifas en el transporte público de pasajeros en la ruta Santiago-Curacaví-Santiago. Además, que Pullman y Alejandro Cabello, se coludieron para aumentar las tarifas en la ruta Santiago-Lo Vásquez durante la festividad de la Inmaculada Concepción del año 2010. A su vez, se condenó a los infractores a multas por (ii) Pullman con 1.500 UTA[6] ($840,5 millones); (iii) Alejandro Cabello con multa de 50 UTA ($28 millones); (iv) Paul Von Breitenbach con 80 UTA ($44,8 millones); (v) Pedro Farías con 100 UTA ($56 millones); (VI) conceder a Atevil el beneficio de delación compensada. El monto total de la condena asciende a 1730 UTA, lo que corresponde a un poco más de $969 millones.

Luego, la sentencia del TDLC fue apelada por las empresas en la Corte Suprema, cuyo veredicto en abril de 2015 ratificó la decisión tomada por el TDLC en cuanto a la conducta imputada y las multas impuestas por infringir la libre competencia. De este modo, Pullman recibió la mayor parte de la sanción del TDLC debido a que se comprobó que esta firma fue la instigadora y organizadora del cartel y quien también vigilaba su cumplimiento (Corte Suprema, 2015).

A partir de los hechos anteriormente presentados cabe preguntarse, ¿cuál es el dilema ético que involucra la situación descrita?

¿Qué códigos, normas o valores se pasan a llevar? ¿Qué consecuencias tiene para el mercado la realización de este tipo de prácticas anticompetitivas?

¿De qué forma afecta a los consumidores este tipo de prácticas? ¿qué otras implicancias tiene este tipo de acciones a nivel social, político y económico?

¿Cómo evalúas la decisión que tomaron los representantes de las empresas en esta situación?

¿Cómo se podrían evitar estas prácticas?

4 *Delación compensada: es la exención de la multa correspondiente al delito de colusión a la primera firma que se delate ante la FNE, entregando toda la información necesaria para llevar el caso al TDLC y poder castigar este acto anticompetitivo.*

5 *Anexo 2: Transcripción escucha telefónica entre Paul Von Breitenbach y Alejandro Cabello y Anexo 3: Trascripción conversaciones telefónicas entre Paul Von Breitenbach y Sr. Alexis Cabrera*

6 *Monto calculado con valor UTA de noviembre 2017.*

Anexos

Anexo 1: Participación de mercado de las empresas de transporte requeridas entre 2009 y 2011

Participación de mercado, 2009-abril 2011 (salidas de Terminales Pajaritos y San Borja)

Operador	2009	2010	2011
ATEVIL	27,3%	28,7%	28,4%
PULLMAN	38,0%	38,1%	44,8%
RUTA VÍA CURACAVÍ	34,6%	33,2%	26,8%
HHI	3.393	3.377	3.532

Índice de Herfindahl-Hirchman (HHI): indica la concentración de mercado, siendo igual a cero si existen infinitas firmas y 10.000 si es un monopolio. Donde un valor sobre los 1.800 significa que se está en presencia de un mercado altamente concentrado (Church & Ware, 2000, p. 241-242).

Fuente: Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014, p. 56.

Anexo 2: Transcripción escucha telefónica entre Paul Von Breitenbach y Alejandro Cabello

Paul Von Breitenbach: "Oiga don Alejandro, se nos acerca Lo Vásquez"

Alejandro Cabello: "Si, si me estuvo diciendo algo el Pocho, yo lo iba a llamar endenante (sic)…"

Paul Von Breitenbach: "Yo sugiero, hace tiempo que estamos parados en 3.500, yo me iría a 4.000 y las bicicletas en 2.000…"

Alejandro Cabello: "Listo, 4 y 2, listo…"

Paul Von Breitenbach: "Afirmémonos nomás, porque…"

Alejandro Cabello: "Ya pos, si yo no tengo problema, yo no tengo problemas don Pablo, incluso este año yo voy con pocas máquinas…"

Paul Von Breitenbach: "Si, y saquémosle precio. El arriendo es tan re caro que tenemos que resarcirnos de eso…"

En esta transcripción es posible ver que se dio un caso de colusión explícita[7] entre las partes a la hora de fijar los precios del transporte durante la celebración de Lo Vásquez.

Fuente: Fiscalía Nacional Económica, 2011, p. 13

7 *Colusión explícita: un tipo de colusión, en la cual los acuerdos se llevan a cabo a través de una comunicación directa y expresa entre los miembros.*

Anexo 3: Trascripción conversaciones telefónicas entre Paul Von Breitenbach y Sr. Alexis Cabrera

Conversación que se llevó a cabo el 21 de septiembre de 2010 entre representante de Pullman y Alexis Cabrera trabajador del Terminal Pajaritos (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014, p. 3).

> *"(…) la doña Sonia está arrancada con las salidas. (…) Hoy día le voy a echar una aniñada fuerte (…), y ahora o cumple o nosotros hacemos un ofertón"*

Conversación que se llevó a cabo el 21 de octubre de 2010, donde se le da la orden a Cabrera de bajar el precio de los pasajes como medida de hostigamiento a Atevil (Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, 2014, p. 4)

> *"Atevil me está apareciendo todos los días con 44 salidas en Pajaritos (…). Yo tengo una orden entre comillas, digamos, y no pueden pasar de ahí. Entonces, yo quiero así, no sé con quién, alguien que agarre papa, y que usted eche a andar a voz de que nosotros la otra semana tiene la orden de bajar la tarifa a $700*

Fuente: Tribunal de defensa de la Libre Competencia,2014.

Referencias

Church, J., & Ware, R. (2000). Industrial Organization a Strategic Approach. McGraw-Hill

Corte Suprema. (2015). Sentencia N° 6429-2014

Fiscalía Nacional Económica. (2011). Requerimiento 05-2011

Tribunal de Defensa de la Libre Competencia. (2014). Sentencia N°133/2014