



Caso Tacna-Arica

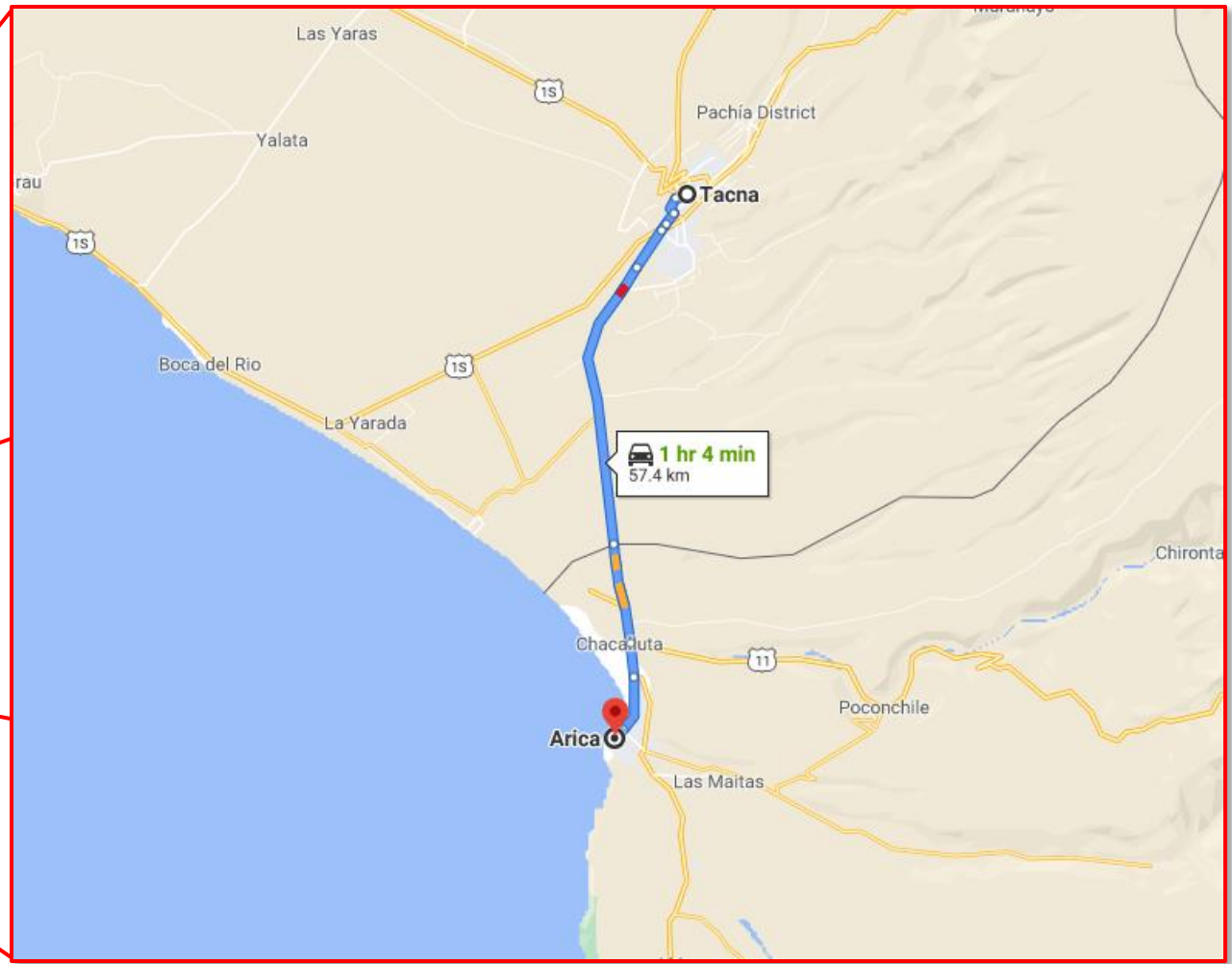
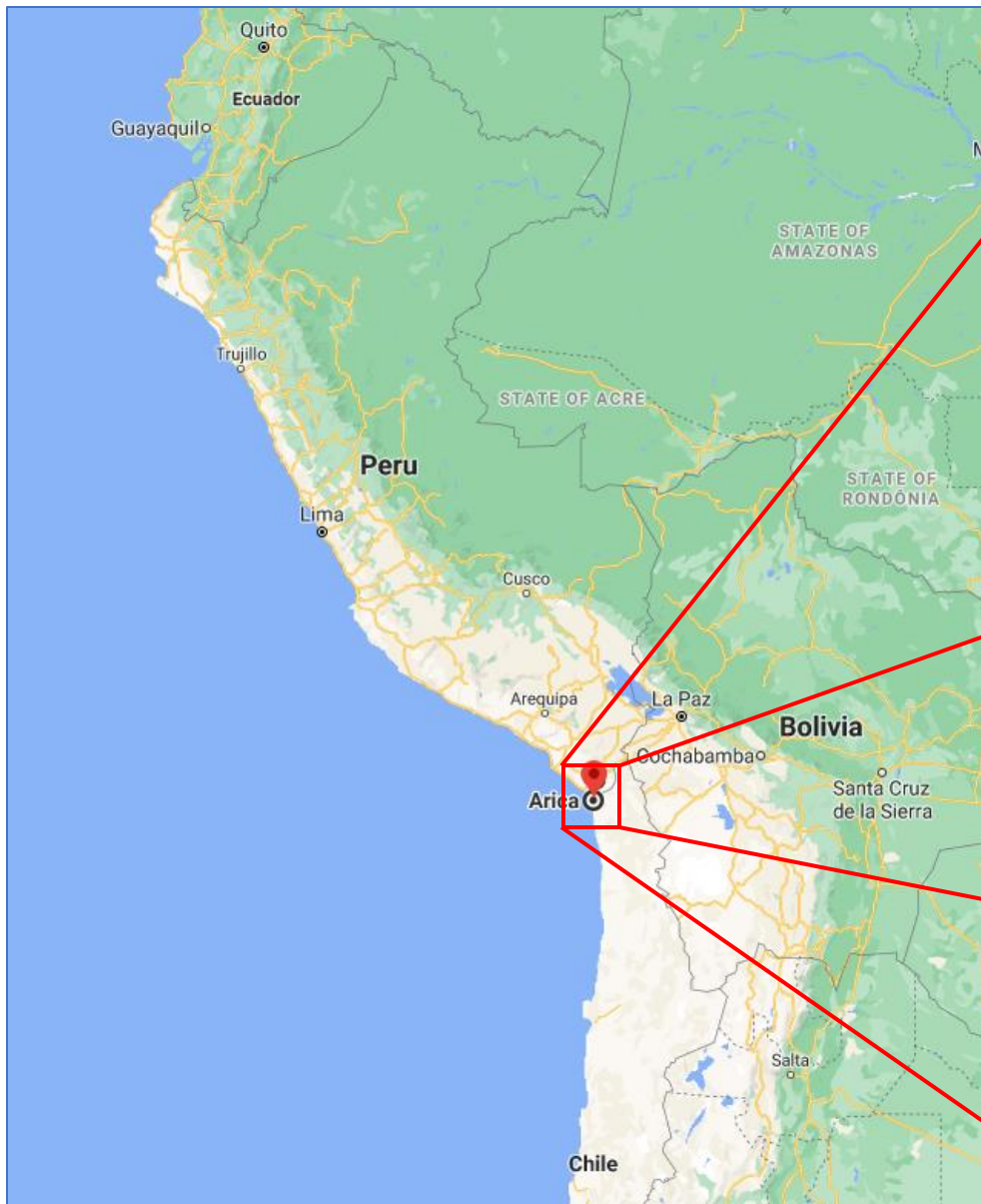
Abril 2021

¿Por qué escogimos presentar este caso?



rpp.pe

- ❑ No todos los casos de cooperación internacional involucran a grandes empresas transnacionales, en que las agencias cooperan en el marco de tratados internacionales y logran sanciones millonarias.
- ❑ Caso local, de un mercado pequeño.
- ❑ Involucra intercambios informales entre agencias, para los que no se requieren normas habilitantes.
- ❑ Las agencias resolvieron los casos con mecanismos no sancionatorios.



Fuente: Google Maps

Descripción del Mercado

Tacna



Arica

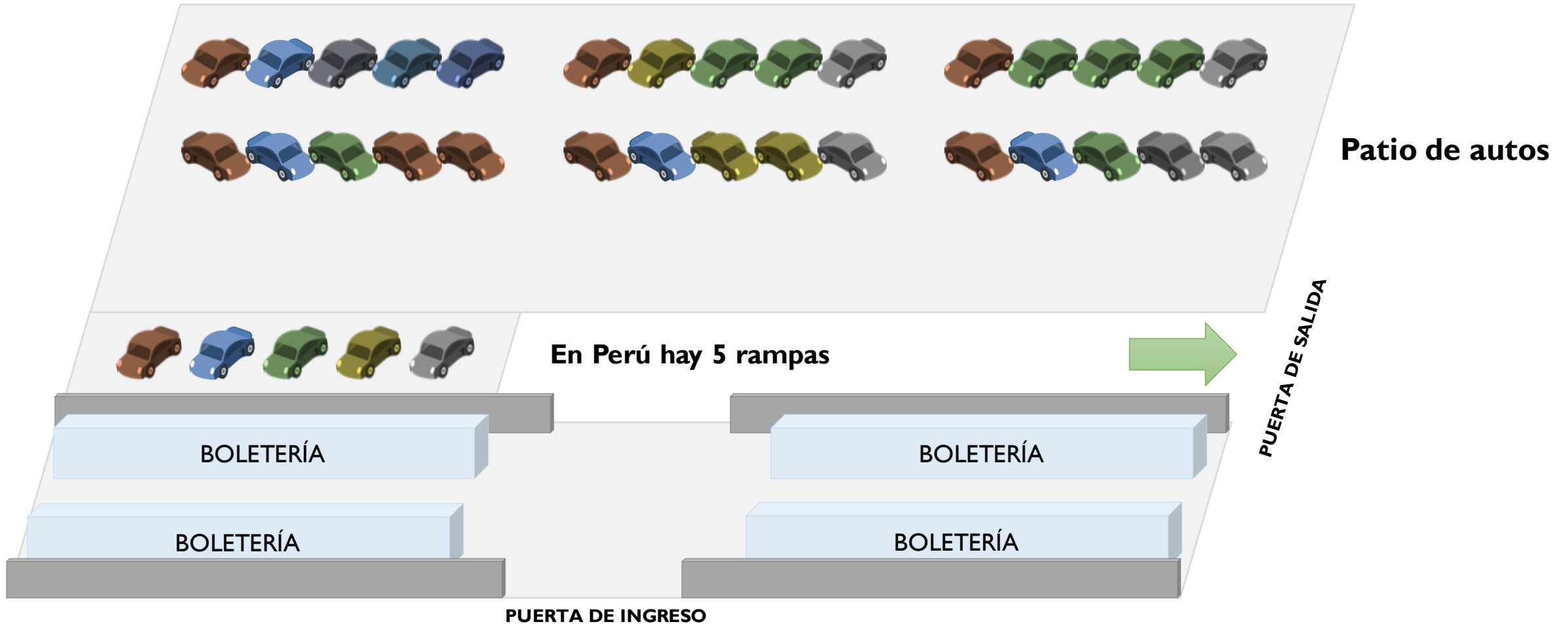


<https://www.terminaldebuses.com/2011/08/terminal-internacional-de-arica/>

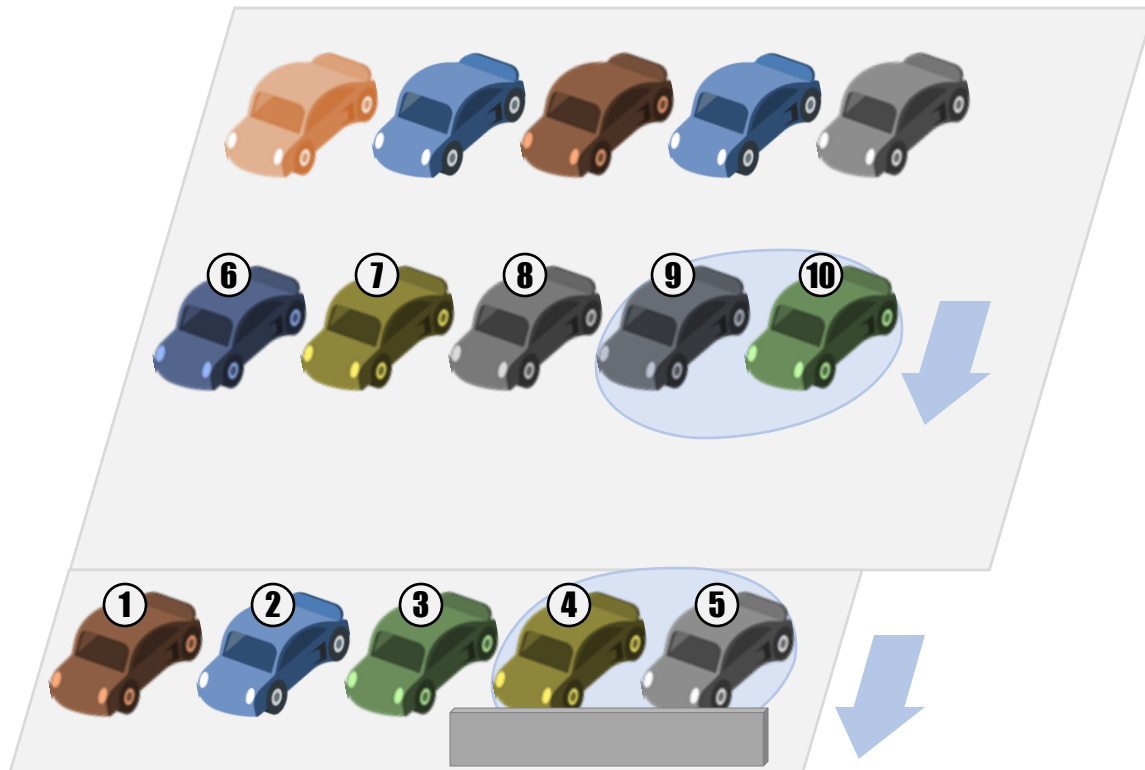


<https://www.aricahoy.cl/2014/12/retiran-los-piratas/>

Terminal Terrestre de Tacna



Terminal Terrestre de Tacna



- ❑ Al día trabajan **146** autos y descansan **40** autos.
- ❑ En Perú se ubican **5** autos en las **5** rampas del terminal. El orden es de acuerdo con un número asignado. Para el 2013 habían **206** autos.
- ❑ Los demás autos se ubican detrás de la rampa de acuerdo con el número de rol que le corresponde.
- ❑ Este mecanismo se habría diseñado pensando en el principio de equidad del convenio, debido a que el servicio se brinda en taxis-colectivos o buses y estos últimos tienen un mayor número de asientos y son mayoritariamente chilenos.
- ❑ La proporción es **3** autos peruanos y **2** autos chilenos.
- ❑ Si, por ejemplo, los autos chilenos **4** y **5** salen, entran en su lugar los autos **9** y **10**; sin embargo, dichos autos no pueden salir hasta que salgan los autos **1**, **2** y **3**.

Funcionamiento del Rol y su vínculo con los precios



- ❑ Bajo este esquema, se aseguraba que los proveedores del servicio siempre tengan pasajeros sin la necesidad de competir en precios, es decir, la prestación del servicio estaba vinculada a cumplir un orden de salida.
- ❑ El rol de salida reduce los incentivos a competir en precios, estableciendo restricciones para ingresar al mercado y para prestar el servicio.

Marco Normativo

1990

Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, Uruguay y Perú suscribieron el “**Acuerdo de Transporte Internacional Terrestre (ATIT)**”, el cual fue incorporado a la legislación peruana mediante Decreto Supremo 028-91-TC.

2004

Perú y Chile suscribieron el acuerdo denominado “**Convenio de Transportes de Pasajeros por Carretera entre Tacna y Arica**”, el cual fue incorporado a la legislación peruana mediante Decreto Supremo N° 053-2005-RE.

Para implementar y monitorear las disposiciones establecidas en el Convenio, las autoridades de transporte de Perú y Chile sostuvieron las siguientes reuniones:

2012

- El Comité de Frontera Perú – Chile se convoca una vez al año y abarca temas específicos relacionados a las necesidades y problemas fronterizos, tales como la facilitación del tránsito fronterizo, aspectos aduaneros, migratorios, sanitarios, de transporte e infraestructura, entre otros.
En el año 2012 las reuniones anuales efectuadas entre Perú y Chile se denominaron “**Comité de Integración y Desarrollo Fronterizo Chile – Perú**”.
- La Reunión del Grupo Mixto de Transporte Fronterizo Tacna – Arica se convoca dos veces al año y comprende solo temas relacionados al servicio de transporte entre las ciudades de Tacna y Arica.

Origen de la conducta investigada

- **Actas**

IX Comité de Frontera Chile – Perú
12 de marzo de 2009:

6. Mecanismo que regule el tiempo de conducción y obligue a los conductores de taxis a descansar entre vueltas, atendiendo a la seguridad de los pasajeros.

IV Reunión Grupo Mixto
23 de abril de 2009:

6. Mecanismo que regule el tiempo de conducción y obligue a los conductores de taxis a descansar entre vueltas, atendiendo a la seguridad de los pasajeros.

Ambas delegaciones, acordaron en establecer un rol de salida de los automóviles de los terminales terrestres autorizados, en función del primero que llega, es el primero que sale. Para tal efecto, las autoridades de transporte de Tacna y de Arica convocarán a las administraciones de los terminales, para que implementen y difundan entre los usuarios el rol de salida conforme a éste acuerdo y para que registren la salidad del vehículo y del conductor, debiendo las autoridades de transporte dar el apoyo necesario para su concreción. El rol de salidad de los vehículos será implementado por las autoridades de transporte de Tacna y Arica, en un plaxo máximo de 60 días, contados desde la fecha de la presente acta, previa coordinación con la administración de terminales. La implementación del rol de salida será evaluada por las autoridades de transportes con la participación de las administraciones de terminales y con los representantes de los transportistas para realizar los ajustes que sean necesarios para la mejor aplicación de este acuerdo.

Reunión de coordinación
17 de agosto de 2009:

5. Ambas Delegaciones de Transportistas en aplicación del Decreto Supremo Nº 053-2005-RE comunican, que en tanto no sea informada su modificación con 48 horas de antelación las tarifas de Lunes a Viernes es de Doce y 00/100 Nuevos Soles (S/.12.00) ó Dos Mil Pesos Chilenos (\$ 2,000.00). Los días Sábados, Domingos y Feriados según calendario de cada País es de Dieciocho y 00/100 Nuevos Soles (S/.18.00) ó Tres Mil Pesos Chilenos (\$ 3,000.00).
6. Para el caso del servicio entre Tacna y Arica (Sábados desde las 00.00 horas hasta las 12.00 m. es de Doce y 00/100 Nuevos Soles (S/.12.00) ó Dos Mil Pesos Chilenos (\$ 2,000.00).
7. Para el caso del servicio entra Arica y Tacna (Domingos desde las 08.00 horas hasta las 12.00 m. es de Doce y 00/100 Nuevos Soles (S/.12.00) ó Dos Mil Pesos Chilenos (\$ 2,000.00).

La investigación de la FNE

- ❑ FNE inició investigación en octubre de 2013.
- ❑ Tuvo por acreditado un acuerdo de precios y frecuencias.
- ❑ Pero decidió no ejercer acciones legales porque:
 - Autoridades sectoriales de ambos países habían instado y aprobado el acuerdo;
 - El acuerdo se había adoptado en forma pública y tenía por objeto reducir los accidentes y ordenar el tráfico;
 - La persecución judicial de tal cantidad de competidores traía más costos que beneficios;
 - Indecopi contaba con una investigación sobre los mismos hechos.

Actuaciones realizadas por el Indecopi

- ❑ Se realizaron entrevistas a transportistas y autoridades del sector.
- ❑ Se realizaron requerimientos de información a diferentes entidades del Estado y a los agentes que tendrían autorización para prestar el servicio.
- ❑ Se recopilaron las actas de las reuniones llevadas a cabo por el Grupo Mixto de Transporte Colectivo de Pasajeros entre Tacna y Arica.
- ❑ Se realizaron entrevistas realizadas a los transportistas en relación con los precios cobrados.

Desafíos en la notificación

- ❑ Dificultad de un marco jurídico que no era claro respecto de la notificación de actos administrativos a personas domiciliadas en el extranjero, por lo que el 27 de febrero del 2014, se realizó una consulta jurídica al Ministerio de Justicia.

- ❑ Mediante Oficio 478-2004-JUS/DGDOJ del 8 de mayo del 2014, se absolvió la consulta señalando lo siguiente:
 - Cuando un administrado se encuentra domiciliado en el extranjero procede que se le requiera por vía consular que fije un representante legal en el Perú para que se realice las notificaciones del procedimiento en el domicilio de este.
 - En el supuesto que pese al requerimiento solicitado vía consular, el administrado no cumpla con fijar representante legal o no se tenga un domicilio al cual efectuar el requerimiento, la autoridad estará habilitada para realizar la notificación mediante la publicación en un diario de mayor circulación de la ciudad del país de residencia del administrado.

Conclusión del procedimiento en Perú

- ❑ Mediante Resolución 097-2017/CLC-INDECOPI del 1 de diciembre de 2017, Indecopi emitió su pronunciamiento final, en el cual señaló:
 - Se verificó que la intervención de las autoridades peruanas y chilenas pueden generar una confianza legítima en los agentes de que su actuación se encontraba ajustada a ley. Por tanto, decidió no sancionar a los agentes investigados.
 - Se recomendó a las autoridades competentes que evalúen la adopción de medidas que introduzcan una mayor competencia en el servicio en cuestión (sea a través de una competencia en el mercado o competencia por el mercado); y que, este se brinde de una manera más eficiente.

Actos de cooperación



- ❑ Durante el procedimiento se tuvieron dificultades para identificar el domicilio de los investigados domiciliados en Chile.
- ❑ Mediante Oficio 064-2014/ST-CLC-INDECOPI se le pidió a la Fiscalía Nacional Económica (en adelante, la FNE) apoyo para que nos facilite la obtención de los nombres y domicilios de las empresas y personas naturales chilenas que brindan el servicio de transporte terrestre de pasajeros mediante taxi colectivo entre las ciudades de Arica y Tacna.
- ❑ El 21 de agosto del 2014, la FNE remitió la información sobre los nombres y domicilios de los agentes chilenos que brindan el servicio investigado.

Actos de cooperación

- ❑ Mediante Resolución 585 del 3 de noviembre de 2014, la FNE solicitó la remisión de los documentos relevantes considerados en el procedimiento administrativo sancionador iniciado en Perú contra **132** agentes económicos por posibles prácticas anticompetitivas en el mercado de servicios de “Taxi Colectivo” entre las ciudades de Tacna y Arica.
- ❑ El 19 de diciembre de 2014 de mediante Oficio 116-2014/ST-CLC-INDECOPI la Secretaría Técnica remitió la información solicitada por la FNE.

Comunicaciones informales

- El 5 de octubre del 2015 se llevó a cabo una conversación telefónica entre la Secretaría Técnica y la FNE.
- El 6 de octubre de 2015 la FNE comunicó al Indecopi el informe y la resolución de archivo en el caso de los taxistas Arica-Tacna.

Lecciones aprendidas



En los casos de cárteles transfronterizos es fundamental establecer un canal de comunicación entre las agencias de competencia, a fin de apoyarse mutuamente.



La cooperación internacional también juega un rol importante en casos locales y no requiere de normas que autoricen la cooperación formal.



Dado los escasos recursos, las agencias deben priorizar los casos que va a investigar, dando prioridad a aquellos donde no quede duda de que la intervención generará bienestar público. Por ejemplo en el presente caso, el Rol Integrado de Salida tenía incidencia en la mejora de las condiciones de seguridad y calidad en el servicio de transporte terrestre entre Tacna y Arica.

Gracias por su atención