

ANT.: Investigación respecto a la Licitación de concesión del Terminal de Buses Municipal en la comuna de Osorno, Rol N°2678-21 FNE.

MAT.: Informe de archivo.

Santiago, 26 MAY 2022

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS

Por la presente vía, informo al señor Fiscal acerca de la investigación del antecedente, recomendado su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 12 de noviembre de 2021 esta División tomó conocimiento de la licitación ID 2308-106-LR21, que corresponde a la concesión para la administración del terminal de buses de Osorno ("Licitación").
2. Al respecto, las bases administrativas para la "Concesión para la Administración del Terminal de Buses de Osorno" fueron aprobadas mediante Decreto Alcaldicio N° 8220, de 5 de noviembre de 2021 y publicadas en el portal de ChileCompra, el 8 de noviembre de 2021¹.
3. De la revisión preliminar se concluyó que las bases de licitación no contemplarían los resguardos indispensables para evitar riesgos a la libre competencia, en particular considerando los criterios o parámetros que en este mercado han sido establecidos por el H.TDLC en Resolución 63/2021 TDLC, de 15 de enero de 2021, respecto la concesión del terminal rodoviario de la ciudad de Viña del Mar y en la Resolución 66/2021 TDLC, de 28 de julio de

¹ Para más información ver : <https://www.mercadopublico.cl/Procurement/Modules/RFB/DetailsAcquisition.aspx?qs=/8qTjLNfXghICjSNoqxSgIC/0ARtsKcm/GeLOjWccY9Qwz/3gAw6TXBc2U7KqirM> [última visita 05 de mayo de 2022].

2021, sobre la concesión de la futura estación intermodal metropolitana en la comuna de Pedro Aguirre Cerda. Observaciones en ese sentido fueron informadas a la Ilustre Municipalidad de Osorno por medio de correo electrónico de fecha 22 de noviembre de 2021.

4. En base a los hechos expuestos, con fecha 24 de noviembre de 2021, la Fiscalía instruyó el inicio de la investigación para recopilar antecedentes adicionales que permitiesen acreditar, o bien, desestimar, la existencia de eventuales riesgos a la competencia.
5. Con todo, con fecha 26 de noviembre de 2021, mediante Decreto Alcaldicio N° 8923, la Ilustre Municipalidad de Osorno revocó el proceso licitatorio en cuestión, en virtud a las observaciones realizadas por esta Fiscalía.

II. MERCADO EN QUE INCIDE LA LICITACIÓN

A. Normativa de la industria de transporte interurbano de pasajeros

6. El Decreto Supremo N° 212, de 1992, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ("MTT"), que fija el Reglamento de los Servicios Nacionales de Transporte Público de Pasajeros ("Decreto Supremo N° 212"), regula los servicios nacionales de transporte público remunerado de pasajeros² y los clasifica en urbanos, rurales e interurbanos de acuerdo al siguiente detalle³:
 - a. Los servicios urbanos de transporte público de pasajero son *"los que se prestan al interior de las ciudades o de conglomerados de ciudades cuyos contornos urbanos se han unido. El radio que comprende una ciudad o un conglomerado de ciudades, según sea el caso, podrá ser determinado para estos efectos por los Secretarios Regionales Ministeriales de Transportes y Telecomunicaciones"*⁴.

² El Decreto Supremo N° 212 define en su artículo 1° 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"*.

³ Artículo 19, Decreto Supremo N° 212.

⁴ Artículo 6°, letra a), Decreto Supremo N° 212.

- b. Los servicios rurales de transporte público de pasajeros son “los que, sin superar los 200 km de recorrido, exceden el radio urbano”⁵, con excepción de lo indicado en la letra c) siguiente.
 - c. Los servicios interurbanos de transporte público de pasajeros son “los 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 V Región”⁶.
7. Al respecto, en ciudades de más de 50.000 habitantes, la normativa exige contar con terminales para que las empresas de transporte puedan prestar servicios interurbanos⁷. Tal es la situación de la ciudad de Osorno que, de conformidad al último censo nacional del año 2017, tiene una población de 161.460 habitantes⁸.
8. Los terminales pueden ser públicos o privados⁹. Se consideran públicos, aquéllos que estén emplazados en terrenos estatales o municipales¹⁰ y tienen la obligación de otorgar acceso a cualquier empresa que desee prestar servicios de transporte de pasajeros, siempre que su capacidad lo permita¹¹. A contrario *sensu*, los terminales privados no están afectos a esta obligación de acceso.
9. En relación al transporte interurbano, los principales servicios que presta un terminal consisten en la provisión de oficinas para venta de pasajes y de un patio de maniobras para cargar y descargar pasajeros¹². Por ambos servicios,

⁵ Artículo 6º, letra b), Decreto Supremo N° 212.

⁶ Artículo 6º, letra c), Decreto Supremo N° 212.

⁷ Artículo 58, Decreto Supremo N° 212, establece que “[e]n ciudades de más de 50.000 habitantes, la locomoción colectiva interurbana deberá contar con terminales que cumplan con las disposiciones que les sean aplicables. (...) [Y] deberá disponer a lo menos de una oficina de venta de pasajes próxima al lugar de estacionamiento donde inicien el servicio; este último, autorizado por la Municipalidad competente”.

⁸ Disponible en: <https://www.ine.cl/estadisticas/sociales/censos-de-poblacion-y-vivienda> [última visita: 14 de mayo de 2022].

⁹ Decreto N° 94, de 1984, del MTT que aprueba la Política nacional de terminales para servicios de locomoción colectiva no urbana, punto IV, letra F.

¹⁰ Actualmente sólo existen terminales públicos de carácter municipal, los que pueden ser administrados por la misma entidad edilicia o entregados en concesión mediante licitación pública. Ver: Artículo 8º, incisos 3º y 4º, Ley N° 18.695 que establece la Ley Orgánica Constitucional de Municipalidades.

¹¹ El Punto IV, letra G del Decreto N° 94, del MTT señala expresamente que “[e]l uso de los terminales no urbanos en terrenos estatales, o municipales estará abierto a cualquier servicio no urbano de locomoción colectiva, si su capacidad lo permite”.

¹² De acuerdo a la Ordenanza Tipo Municipal Terminales de Locomoción Colectiva No urbana del Decreto N° 94, del MTT, además de estos servicios existe el uso de andén, entendiéndose por este el derecho que se debe

la administración del terminal puede realizar cobros a las empresas de transporte. El cobro por uso del patio de maniobras se conoce en la industria como “derecho de uso de losa”.

B. Licitación de Terminales y Libre Competencia

10. Tal como lo establece la jurisprudencia, tanto el ente licitante como el concesionario de los terminales deben sujetarse a las normas de libre competencia¹³.
11. En licitaciones que otorgan un monopolio o una posición de dominio sobre la provisión de un producto o servicio, en el mismo mercado licitado o en uno conexo¹⁴, se genera la capacidad de impactar a los usuarios de ese bien o servicio, o bien se produce la posibilidad de afectar el mercado aguas abajo referido a los servicios de transporte de pasajeros. Por ejemplo, el oferente adjudicado en este tipo de licitaciones puede producir un impacto directo en los precios, calidad o disponibilidad de los productos o servicios de los mercados referidos¹⁵.
12. De esta forma, en esas licitaciones es posible la producción de distintas clases de riesgos anticompetitivos, asociados a abusos exclusorios¹⁶, explotativos y/o de coordinación entre empresas, razón por la cual el estudio de este tipo de bases es relevante desde el punto de vista de la libre competencia.

pagar para ingresar a las veredas del patio de maniobras. En la práctica, en virtud de las diligencias realizadas por esta Fiscalía, se comprobó que, actualmente y por lo general, en los terminales no se realizaría cobro alguno por acceder al patio de maniobras por parte de los pasajeros y/o acompañantes.

¹³ Tal como señaló el TDLC, “la forma como el Estado designe al proveedor de un bien o servicio, especialmente por medio del diseño del sistema de licitación, tendrá efectos en el mercado en que ésta incide. De ahí que los efectos en la competencia -o falta de ella- causados por la forma en que el Estado realiza estas licitaciones, afectan finalmente el bienestar general”. Resolución 100/2010, considerando 11°. Demanda de Nutripro S.A. y otros contra Puerto Terrestre Los Andes Sociedad Concesionaria S.A. y el Fisco.

¹⁴ Cuando se otorga posición de dominio sobre un mercado que provee de un insumo a otro, la conexión entre ambos mercados es vertical, siendo el primero el “mercado aguas arriba” y el segundo “aguas abajo” (v.gr. terminal de buses, puertos, aeropuertos, estacionamientos, redes hidrantes, etc.).

¹⁵ La empresa dominante utiliza su posición para extraer rentas sobre normales u otras ventajas de los consumidores o usuarios. Ver: Resolución N° 46/2015, considerando 120°. Consulta de ECM Ingeniería S.A. sobre licitaciones para la construcción y operación de estacionamientos en Melipilla.

¹⁶ La empresa dominante intenta limitar la habilidad de sus rivales actuales o potenciales para competir, con el objeto de mantener o aumentar su posición de dominio.

13. En particular, en el caso de terminales que prestan el servicio para el transporte interurbano de pasajeros, el H. TDLC ha establecido algunos lineamientos y parámetros cuando conoció, según se indicó, de las consultas iniciadas a propósito de las licitaciones del terminal rodoviario de Viña del Mar y la licitación para la concesión del futuro terminal intermodal emplazado en la comuna de Pedro Aguirre Cerda¹⁷.
14. Estas condiciones son aplicables a la licitación en comento, en específico porque tratan los temas sobre los cuales se levantaron observaciones a la Licitación. El detalle de cómo esas pautas jurisprudenciales aplican en la especie será tratado en el apartado III de este Informe.

C. El terminal como un insumo necesario para prestar servicios de transporte de pasajeros

15. Esta Fiscalía considera que un terminal es un insumo necesario para prestar el servicio de transporte de pasajeros por dos razones. En primer lugar, desde un punto de vista normativo, para que una empresa de transporte interurbano pueda inscribirse en el Registro Nacional del Servicio de Transporte de Pasajeros debe acreditar, entre otros, que se encuentra autorizada por la administración del terminal de buses que desea utilizar, para acceder a éste y, además, que cuenta con una boletería en el mismo¹⁸.
16. Con la inscripción en este registro -y siempre que se cumpla con la demás normativa aplicable vigente- la empresa de transporte interurbano puede obtener un itinerario o, como se conoce en la industria, un "cartón de recorrido", que es el equivalente a un permiso para operar determinada ruta. Este proceso se realiza en la Secretaría Regional del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones que corresponda.

¹⁷ Véase párrafo 3 de este Informe.

¹⁸ El artículo 8°, letra D, punto c) del Decreto Supremo N° 212 prescribe: "*D. Antecedentes relativos al servicio: La solicitud de inscripción deberá especificar además la siguiente información según el tipo de servicio y de vehículo de que se trate:*

c) Servicios interurbanos de transporte público de pasajeros prestados con buses:

- itinerarios;

- ubicación del o de los terminales autorizados y documentación que acredite que el interesado se encuentra habilitado para su uso, cuando corresponda, y ubicación de las oficinas de venta de pasajes.

- Tarifa a cobrar por el servicio".

17. En segundo lugar, la relevancia de los terminales en el mercado de servicios de transporte interurbano de pasajeros no obedece al mero cumplimiento de obligaciones normativas, ya que desde un punto de vista de la estructura del mercado -y de acuerdo a lo señalado por este H. Tribunal- un porcentaje importante de los boletos de las empresas de transporte interurbano son comercializados en los terminales.
18. Al respecto, en su Sentencia N° 134/2014, este H. Tribunal indicó que “contar con al menos una oficina en un terminal de cada ciudad donde se realice una parada, de forma de tener presencia en el punto de mayor venta de pasajes en cada ubicación, para así poder captar pasajeros en todos los tramos - puntos inicial, intermedios y final- de un recorrido, resulta un insumo necesario para una empresa de transporte interurbano”¹⁹.
19. En suma, ciertos servicios ofrecidos por los terminales, como son las boleterías y el uso de losa, son necesarios para la prestación de los servicios de transporte interurbano de pasajeros y tienen un impacto directo en los precios, calidad o disponibilidad de estos últimos.
20. En el caso de Osorno, el Terminal Municipal es la única infraestructura de esa naturaleza en la mencionada comuna y no tiene sustitutos cercanos, de modo que concentra el 100% del mercado. Como conclusión todas las empresas de transporte de pasajeros que realizan salidas o llegadas, desde o hacia esa Comuna, deben tener oficina de venta de pasajes dentro de él²⁰. Tal posición privilegiada faculta a quien lo administre para influir en el mercado de transporte interurbano de pasajeros de las rutas que inician, terminan o realizan paradas en la ciudad de Osorno.
21. Según se ha expresado, si bien la explotación de un terminal de buses puede influir en varios mercados, el mercado que evidentemente se vería afectado por el diseño de las Bases de Licitación es el relacionado con los servicios que

¹⁹ TDLC, Sentencia N° 134/2014, considerando 50°.

²⁰ Toma de declaración a concesionario municipal de fecha 9 de diciembre de 2021.

prestan las empresas de transporte de pasajeros en rutas interurbanas (mercado aguas abajo). A continuación, se analizará este mercado.

D. Servicio de transporte interurbano de pasajeros en mercado relevante

22. En base a lo expresado, el mercado relevante afectado por la presente licitación es el de prestación de servicios de terminal de buses para el transporte interurbano de pasajeros, en recorridos que comienzan, terminan o realizan paradas intermedias en la ciudad de Osorno.
23. Respecto al mercado aguas abajo, las empresas que operan en este Terminal realizan sus servicios principalmente a la Región de los Lagos (58,6%). Como se puede observar en la Tabla N° 1, también prestan servicios a otros destinos²¹, aunque en un porcentaje menor.

Tabla 1: Información de mercado de transporte interurbano de pasajeros, terminal Osorno (julio 2021-diciembre 2021)

Indicador/Región	Los Lagos	Los Ríos	Región Metropolitana	Biobío	Araucanía
Salidas	35.412	10.329	9.663	4.339	690
Índice de Concentración ²²	490	1143	2151	3771	10000
Número de empresas	35	12	11	4	1
% en el número total de salidas	58,6%	17,1%	16,0%	7,2%	1,1%

Fuente: Respuesta oficio del concesionario a Oficio Ordinario N 1653 -21 FNE, de 25 de noviembre de 2021.

24. Como se puede observar en la tabla anterior, en dos de las cinco regiones a las que sirve el Terminal -Los Lagos y Los Ríos- el nivel de concentración es bajo (con un índice de concentración menor a 1500)²³, y en las regiones con

²¹ Respuesta del concesionario a Oficio Ordinario N 1653 -21 FNE, de 25 de noviembre de 2021.

²² El índice de concentración en este caso corresponde al Índice de Herfindhal Hirschman (IHH) que se calcula sumando los cuadrados de las participaciones de mercado, en este caso el porcentaje de salidas de cada región de destino de las distintas empresas de transporte.

²³ Conforme a la "Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales", de la FNE, p. 15-16, un índice menor a 1500, daría indicios de un mercado desconcentrado; un IHH superior a 1500 e inferior a 2500,

- mayores salidas se aprecia un número elevado de empresas de transporte. Es más, para la región de Los Lagos, principal destino de los servicios que utilizan este Terminal, operan 35 empresas de transporte. Por su parte, respecto de las salidas a la Región Metropolitana, se observa la existencia de un mercado moderadamente concentrado, con un índice IHH que está entre los 1500 y los 2500. Estas tres regiones de destino, en donde no se observa una alta concentración de operadores, representan el 91% de las salidas²⁴.
25. Sin perjuicio de lo anterior, existen dos regiones de destino, Biobío y particularmente la Araucanía que, aunque representen un bajo flujo de salidas, se evidencia una concentración de los servicios de transporte en pocas empresas de ese rubro (con un índice de concentración IHH por sobre los 2500).
26. Así, el correcto diseño de la licitación de este terminal cobra relevancia para esta Fiscalía, para asegurar la competencia en el mercado, en particular en los destinos con pocos operadores, razón por la cual se decidió realizar un análisis de las condiciones establecidas en las Bases.

III. RIESGOS PARA LA COMPETENCIA IDENTIFICADOS A PARTIR DEL ANÁLISIS DE LAS BASES DE LICITACIÓN

27. Respecto a la Licitación, ésta tiene por objeto otorgar en concesión la administración, operación, y explotación del Terminal de Buses de Osorno por 12 meses.
28. Luego de un estudio de las Bases, se citó a la Municipalidad²⁵, con miras a presentarles los riesgos para la competencia que se pudieron identificar, los que se desarrollarán a continuación.

indicaría la existencia de un mercado moderadamente concentrado: finalmente, un IHH superior a 2500, sería expresivo de un mercado altamente concentrado. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-mayo-VF.pdf>

²⁴ Tal como muestra la Tabla N° 1, para las regiones que concentran el 91,7% de las salidas del terminal se observan valores inferiores a 2500, cifra considerada por esta Fiscalía como la de un mercado moderadamente concentrado. Ver, FNE, "Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales", p. 15-46. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2021/05/Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-mayo-VF.pdf>

²⁵ Reunión de fecha 2 de diciembre de 2021.

29. En primer lugar, la adjudicación de la licitación, las Bases presentaban una pauta de evaluación de acuerdo con los siguientes ítems:

Tabla 2: Pauta de evaluación de la Licitación

Ítem	Observaciones	Ponderación
Cumplimiento de los requisitos	Según punto 11.6.5 de las bases administrativas	5%
Experiencia de los Oferentes	Según punto 11.6.4 de las bases administrativas	15%
Condiciones de empleo y remuneración	Según punto 11.6.2 de las bases administrativas	18%
Precio	Según punto 11.6.1 de las bases administrativas	60%
Convenios Colectivos	Según punto 11.6.3 de las bases administrativas	2%

Fuente: Bases de la Licitación, apartado 11.6

30. A propósito del ítem precios, existen pautas jurisprudenciales fijadas por el H. TDLC²⁶, en virtud de las cuales dentro de la oferta económica la única variable de adjudicación -o al menos la más determinante- debería ser el menor índice tarifario a cobrar a los usuarios, criterio que esta Fiscalía comparte.
31. El índice tarifario ofertado, debiese incluir y ponderar i) el derecho de uso de losa, ii) el arriendo de boleterías, y iii) el uso de estacionamiento u otros bienes o servicios que no enfrenten suficiente competencia fuera del recinto licitado. La determinación del índice tarifario, o ponderación de estos factores, debe realizarse teniendo en cuenta el porcentaje de los ingresos del terminal que corresponda a los servicios licitados, privilegiando el valor asignado al uso de la losa. A modo de ejemplo, en un caso el TDLC asignó un 85% del índice tarifario al derecho del uso de losa y un 15% al arriendo de boleterías²⁷ (no

²⁶ Cons. 53 y Condición Segunda, Resolución N° 63/2021 TDLC; Cons. 100 y Condición Cuarta, Resolución N° 66/2021 TDLC.

²⁷ Cons. 53 y Condición Segunda, Resolución N° 63/2021 TDLC.

habiendo en dicho caso estacionamientos u otros bienes con características monopólicas que justificaran agregar sus valores al índice).

32. Pues bien, tales recomendaciones no se siguen en las bases de la Licitación según consta de la pauta de evaluación y del resto de su contenido, no estableciéndose ningún índice tarifario.
33. En segundo lugar, respecto al ítem “precio”, este corresponde al mayor pago en beneficio de la Municipalidad que se contiene en las Bases, estableciéndose un monto mínimo de 35 millones de pesos mensuales, pagaderos dentro de los primeros diez días hábiles de cada mes²⁸.
34. Al respecto, el H. TDLC ha sostenido que la renta que perciba el ente licitante depende de si establece una renta fija o una renta variable. En el primer caso la renta máxima anual debiera considerar el valor económico de los activos entregados en concesión y aplicar sobre este valor la tasa social de descuento anual fijada por el Ministerio de Desarrollo Social y Familia vigente a la fecha de la publicación de las Bases²⁹. En caso de consagrar una regla de renta variable, la jurisprudencia del H. TDLC ha establecido que ella no puede superar el 12% de los ingresos brutos obtenidos por el concesionario por concepto de derecho de uso de losa y arrendamiento de boleterías³⁰.
35. Al respecto, el pago anual contemplado en las bases no satisface tales exigencias, no observándose razones que justifiquen la suma establecida en consideración a los ingresos que puede obtener el futuro concesionario.
36. En tercer término, las bases administrativas establecen una visita de carácter obligatoria en una fecha y hora previamente establecida. La no asistencia a la visita imposibilita al potencial oferente de participar de la licitación³¹.

²⁸ Apartado 19 de las Bases.

²⁹ Cons. N° 45 y N°47 y resolutivo N° 2 inciso b) de la Resolución N°63/2021 y Cons. N° 109 y resolutivo N° 9 inciso b) de la Resolución N°66/2021.

³⁰ Cons. N° 48 y resolutivo N° 2 inciso b) de la Resolución N°63/2021 y Cons. N° 110 y resolutivo N° 9 inciso b) de la Resolución N°66/2021.

³¹ Apartado 8 de las Bases.

37. Esta regulación de las bases de Licitación resulta problemática porque facilita los riesgos de coordinación. En este sentido, esta FNE considera necesario que las bases de las licitaciones no incluyan instancias que impliquen contacto entre interesados. Por ello, se desaconsejan que se realicen reuniones o visitas a terreno simultáneas y obligatorias con los interesados u otros eventos que permitan el contacto durante el proceso de licitación o que posibilite conocer la identidad de los interesados o potenciales oferentes entre sí. En atención a lo expresado respecto del contenido de las Bases, se aprecia que esa regulación va en sentido contrario con esta recomendación.
38. En cuarto término, las Bases consagran a propósito del período de consultas un plazo de tan solo nueve días posteriores a la publicación³².
39. Esta FNE entiende que esas reglas no consideran el establecimiento de un plazo razonable y proporcional de los oferentes para preparar adecuadamente sus ofertas. En esta línea, el H. TDLC ha recalcado la importancia del establecimiento de esos plazos, cuya extensión debe ser establecida en atención a la magnitud del contrato de concesión³³. En la especie, se considera que el plazo mencionado no satisface esos estándares.
40. Finalmente, las bases no contemplan mecanismos de resguardo frente a eventuales concentraciones verticales asociadas a la limitación en la participación de empresas que participen en el mercado de transporte de pasajeros.
41. Al respecto, la jurisprudencia en sede de libre competencia ha considerado apropiado incluir restricciones verticales que limiten la participación en el proceso licitatorio de personas o empresas que sean relacionadas, directa o indirectamente, a otras que participen actual o potencialmente en el mercado aguas abajo de servicio de transporte interurbano de pasajeros³⁴.

³² Apartado 9 de las Bases.

³³ Cons. 84 y Condición Primera, Resolución N° 66/2021 TDLC.

³⁴ Cons. 110 y Condición Sexta, Resolución N° 63/2021 TDLC.

42. Para esta FNE, la integración vertical puede tener la aptitud y generar los incentivos para que el terminal entorpezca la participación de terceros en el mercado, o favorezca a su grupo de operadores relacionado. Estos riesgos son mayores en la medida que los mercados involucrados tengan una alta concentración. Por ello son deseable medidas que limiten o prohíban esa integración, aspecto que no se consagra en las bases de la Licitación. En este sentido, la Municipalidad debe prohibir de manera expresa que el control del Terminal (control de la concesionaria o influencia decisiva en su administración) sea entregado a operadores o grupo de operadores que presenten niveles de concentración tanto en las salidas totales desde el Terminal; o bien, que exhiban índices de concentración por rutas, considerando al efecto las diez principales rutas que operen desde o hacia el terminal.
43. Con todo, de conformidad a lo señalado en los Antecedentes, con fecha 26 de noviembre de 2021, mediante Decreto Alcaldicio N° 8923, la Ilustre Municipalidad de Osorno revocó el proceso licitatorio una vez que esta FNE hizo presente las observaciones anteriores. De esta forma, en la actualidad no subsisten los riesgos detectados, produciéndose un cambio de circunstancias que motivan el archivo de la presente investigación.

IV. CONCLUSIÓN

44. En síntesis, en vista de la información recabada durante el curso de la presente investigación, las Bases de Licitación analizadas generaban riesgos a la libre competencia en el mercado de prestación de servicios de terminal de buses para los recorridos que pasan por la ciudad de Osorno.
45. Ahora bien, la Ilustre Municipalidad de Osorno, colaboró en el esclarecimiento de las dudas levantadas por esta División durante el curso de la investigación y revocó dichas bases, por medio del Decreto Alcaldicio N° 8923, de 26 de noviembre de 2021.
46. Tal Decreto dictado en respuesta a la intervención y observaciones de esta FNE, supone un cambio de conducta que determinan que actualmente no

- existan actos vigentes respecto a la licitación del Terminal de Osorno y, por tanto, la investigación carece de objeto, no siendo necesarias nuevas diligencias.
47. Con todo, se hace presente a la Ilustre Municipalidad de Osorno que prontamente esta Fiscalía Nacional Económica pondrá a disposición del público un instrumento de promoción de libre competencia en materia de "Guía de Terminales", donde podrá encontrar lineamientos que se sugieren y proponen seguir al momento de formular futuras bases de licitación.
48. Conforme lo expuesto, se recomienda al Sr. Fiscal Nacional Económico archivar las esta investigación, salvo su mejor parecer.

Saluda atentamente a usted,

**Gastón
Palmucci**

Firmado digitalmente
por Gastón Palmucci
Fecha: 2022.05.26
16:32:17 -04'00'

**GASTÓN PALMUCCI
JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS**

JMW/NCD/AFT