

En lo principal: Se hace parte. **En el primer otrosí:** Aporta antecedentes. **En el segundo otrosí:** Acompaña documentos confidenciales. **En el tercer otrosí:** Acompaña versiones públicas. **En el cuarto otrosí:** Acompaña documentos en carácter público. **En el quinto otrosí:** Personería, patrocinio y poder. **En el sexto otrosí:** Se tenga presente.

H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA

Jorge Grunberg Pilowsky, Fiscal Nacional Económico, en representación de la **Fiscalía Nacional Económica** (en adelante, “**FNE**” o “**Fiscalía**”), ambos domiciliados para estos efectos en calle Huérfanos N°670, piso 8, Santiago, en autos caratulados “Consulta de Electrobuses Marga Marga S.A. sobre las Bases de Licitación para la Contratación de la Adscripción al Servicio de Transporte Público de Pasajeros y Pasajeras Mediante Buses Eléctricos y Diésel en la conurbación de Valparaíso”, Rol NC N°554-25, al H. Tribunal respetuosamente digo:

Que, encontrándome dentro de plazo y de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 letra b) del Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2004, del entonces Ministerio de Economía, Fomento y Reconstrucción, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973 (en adelante, “**DL 211**”), solicito tener como interveniente en esta causa a la FNE, en resguardo del interés general de la colectividad en el orden económico.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE
PIDO: Tener como interveniente en estos autos a la Fiscalía Nacional Económica.

PRIMER OTROSÍ: Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°2 y 31 N°1 del DL 211, y dentro del plazo fijado por el H. Tribunal, la Fiscalía aporta los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que se expondrán a continuación.

1. Con fecha 22 de octubre de 2025, el H. Tribunal recibió una consulta (en adelante, “**Consulta**”) formulada por la empresa Electrobuses Marga Marga S.A (en adelante, “**Consultante**”), a fin de que el H. Tribunal se pronuncie respecto a la conformidad al DL 211 del Decreto Supremo N°82, de 2024, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, mediante el cual se aprueban las “Bases de Licitación para la Contratación de la Adscripción al Servicio de Transporte Público de Pasajeros y Pasajeras

Mediante Buses Eléctricos y Diésel en Perímetro de Exclusión de la Ley N°18.696, en la Conurbación del Gran Valparaíso” (en adelante, “**Decreto N°82**”)¹.

2. Con fecha 10 de noviembre de 2025, el H. Tribunal dictó la resolución de inicio del procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL 211. Asimismo, ofició a esta Fiscalía y al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**MTT**” o “**Ministerio**”), a fin de que aportaren antecedentes².

3. En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar una investigación con fecha 13 de noviembre de 2025 (en adelante, “**Investigación**”), ejerciendo las facultades establecidas en el artículo 39 del DL 211 a fin de recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente informe³.

4. El índice que se expone a continuación da cuenta de la estructura de esta presentación:

ÍNDICE

I. ANTECEDENTES	3
I.1. El sistema de transporte público del Gran Valparaíso y el actual proceso de licitación	3
II. REGULACIÓN Y BASES DE LICITACIÓN	7
II.1. Regulación de la actividad de transporte público.....	7
II.2. Contenido de las BALI.....	9
III. ANÁLISIS DE COMPETENCIA	14
III.1. Necesidad de incorporar el factor de experiencia en las Bases.....	15
III.2. Sustento técnico para la definición de las tablas que miden el factor de experiencia	17
III.3. Efectos del factor experiencia y desarrollo competitivo del proceso licitatorio.....	19
IV. CONCLUSIONES	20

¹ Presentación de la Consultante al H. Tribunal, de fecha 22 de octubre de 2025, que rola a folio 7 de estos autos.

² Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía con fecha 13 de noviembre de 2025 mediante el Oficio Ord. N°114, del H. Tribunal, de fecha 11 de noviembre de 2025.

³ Investigación Rol N°2829-25 FNE, caratulada “Informe al H. TDLC en consulta de Electrobuses Marga Marga S.A. sobre las Bases de Licitación para la Contratación del Servicio de Transporte Público de Pasajeros en la conurbación de Valparaíso (NC 554-25)”.

I. ANTECEDENTES

5. Como se mencionó *supra*, la Consulta se enmarca en el proceso licitatorio iniciado con la dictación del Decreto N°82, que aprueba las bases de licitación denominadas “Bases de Licitación para la Contratación de la Adscripción al Servicio de Transporte Público de Pasajeros y Pasajeras Mediante Buses Eléctricos y Diésel en Perímetro de Exclusión de la Ley N°18.696, en la Conurbación del Gran Valparaíso” (en adelante, “**Bases**” o “**BALI**”).

6. Al respecto, sin perjuicio de que la Consultante solicita al H. Tribunal pronunciarse, en términos generales, sobre si el Decreto N°82 se ajusta o no a las disposiciones del DL 211⁴, su presentación se circunscribe íntegramente al análisis de los factores considerados en la evaluación técnica de las ofertas. En efecto, a lo largo de ella se cuestiona la forma en que las Bases evalúan la experiencia de los oferentes, por estimar que dicho criterio “*pondera el tamaño de la flota de manera tendenciosa [y] constituye una barrera artificial de entrada, contraria a los principios de libre competencia*”⁵.

7. Considerando lo anterior, el análisis que realizará esta Fiscalía se centrará en los criterios de evaluación técnica de las ofertas establecidos por el MTT en el Decreto N°82, y especialmente, en la manera en que dichos criterios ponderan la experiencia de los oferentes. Para estos efectos, resulta menester describir en lo sucesivo, la operación del sistema de transporte público del Gran Valparaíso y el proceso de licitación al que se encuentra sometido a la fecha.

I.1. El sistema de transporte público del Gran Valparaíso y el actual proceso de licitación

8. El sistema de transporte público en la conurbación del Gran Valparaíso⁶ se compone de diversos servicios de transporte, ya sea a través de trolebuses, taxis colectivos, tren urbano/suburbano, ascensores y buses. En particular, el sistema de buses cuenta actualmente con alrededor de 1.800 buses operativos, divididos en 9 unidades de negocio

⁴ Consulta, p. 10.

⁵ Consulta, p. 9.

⁶ El Gran Valparaíso es un área urbana que agrupa cinco comunas que representan el mayor núcleo de población de la V Región de Valparaíso, conformado por las comunas de Valparaíso, Viña del Mar, Quilpué, Villa Alemana y Concón. Véase: Informe Técnico Transporte Público Gran Valparaíso (2024). División de Transporte Público Regional (en adelante, “**Informe Técnico**”), p. 2. Disponible en: <https://dtpr.mtt.gob.cl/consultalicitaciones/webpage/ConsultasContenidos.aspx?id=8345> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

(en adelante “**UN**”)⁷⁻⁸, operados por 6 empresas, a saber: (i) Transportes Fenur S.A. (en adelante, “**Fenur**”); (ii) Transportes Viña Bus S.A. (en adelante, “**Viña Bus**”); (iii) Transportes Sol y Mar S.A. (en adelante, “**Sol y Mar**”); (iv) Buses del Gran Valparaíso S.A. (en adelante, “**Buses Gran Valparaíso**”); (v) Transporte de Pasajeros Top Tur S.A. (en adelante, “**Top Tur**”); y (vi) Trolebuses de Chile S.A. (en adelante, “**Trolebuses de Chile**”), según se detalla en la Tabla N° 1 que se presenta a continuación⁹:

Tabla N°1: Actuales operadores de las UN de la conurbación del Gran Valparaíso

UN	Empresa operadora	Flota mínima exigida	Servicios
UN1	Fenur	392	101–102–103–104–105–106–107–108–109–110–111–112–113–114–115–116–117–119–120–121–122–123–124–125–126
UN2	Viña Bus	346	201–202–203–204–205–207–208–209–210–211–212–213–214–215–216
UN3	Sol y Mar	171	301–302–303–304–305–306–307–308–309
UN4	Viña Bus	213	401–402–403–404–405–406–407–408–409–410–411–412
UN5	Buses Gran Valparaíso	241	501–503–504–505–506–507–508–509–510–511–512–513–514–515–516–517–519–520–521–522
UN6	Buses Gran Valparaíso	301	601–602–603–604–605–606–607–608–609–610–611–612–613
UN7	Top Tur	131	701–702–703–704–705–706–707–708
UN8	Trolebuses de Chile	31	801–802
UN9	Buses Gran Valparaíso	48	901–902–903

Fuente: Elaboración propia en base a Informe Técnico.

9. El sistema se financia de manera mixta, tanto a partir de diversos subsidios entregados por el MTT¹⁰, así como también por el cobro de una tarifa por parte de las

⁷ Las UN se definen como el conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros que es prestado por un operador de transporte. Resolución Exenta N°1745, de 2019, del MTT, que aprueba condiciones de operación, requisitos y otras exigencias que expone de perímetro de exclusión de la Ley N°18.696 establecido en Gran Valparaíso (en adelante, “**Resolución Exenta N°1745**”). Resuelvo primero, apartado 1.1., letra tt).

⁸ Si bien originalmente la Conurbación contemplaba 10 UN, la UN10 fue cancelada el año 2019. Informe Técnico, p. 1.

⁹ Informe Técnico, p. 3.

¹⁰ En particular, subsidios por concepto de rebaja de tarifa a estudiantes (periodo normal y estival), a personas mayores, subsidio de tarifa con motivo del congelamiento que las tarifas han sufrido desde octubre del año 2019, y además un subsidio operacional, debido a las de exigencias tecnológicas definidas en la regulación vigente. “Contenido Esencial. Licitación del Sistema de Transporte Público Mayor del Gran Valparaíso” (2024). División de Transporte Público Regional (en adelante, “**Contenido Esencial**”), p. 16. Disponible en: <https://dtpr.mtt.gob.cl/consultalicitaciones/webpage/ConsultasContenidos.aspx?id=8345> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

empresas operadoras a los usuarios, pagada en efectivo. Las estructuras tarifarias dependen de la UN y también de la distancia o tramo recorrido por el bus, no existiendo actualmente integración tecnológica ni tarifaria entre los distintos servicios de buses o modos de transporte, sin perjuicio de algunos programas piloto desarrollados por el MTT¹¹.

10. Actualmente, el sistema de transporte público del Gran Valparaíso se encuentra sometido a un perímetro de exclusión¹² –figura regulatoria que se explicará *infra*– cuyas condiciones de operación se establecen en la Resolución Exenta N°1745. Si bien estas condiciones vencían originalmente el 1 de septiembre de 2025, su vigencia fue prorrogada hasta el 31 de enero de 2027¹³. De manera concordante, los contratos de operación suscritos con los distintos operadores del sistema también fueron prorrogados hasta esa misma fecha.

11. El establecimiento del actual perímetro de exclusión tuvo entre sus principales objetivos la creación de un marco institucional estable para el transporte público del Gran Valparaíso, el fortalecimiento de las labores de fiscalización y la mejora de la calidad de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros. Sin embargo, si bien la forma de operación vigente del sistema ha resultado exitosa en determinados aspectos, no se habría traducido en una mejora sustantiva de los estándares de calidad del servicio prestado a los usuarios¹⁴. Por el contrario, de acuerdo con el Informe Técnico, persisten diversas problemáticas, tales como una oferta insuficiente de transporte en horarios punta, niveles deficitarios de regularidad y frecuencia de los servicios, así como el incumplimiento por parte de los operadores de la implementación de sistemas de cobro electrónico de tarifas¹⁵.

12. En atención a lo anterior, y considerando el próximo vencimiento de los contratos de operación de las distintas UN, el MTT inició un proceso de modernización del sistema de transporte público del Gran Valparaíso¹⁶, enmarcado en el Programa Especial de Fomento a la Electromovilidad y Tecnologías Menos Contaminantes (en adelante, “**Programa**

¹¹ Contenido Esencial, pp. 16-17.

¹² Resolución Exenta N°1888, de 2018, del MTT, que establece un perímetro de exclusión de la Ley N°18.696, en el Gran Valparaíso y determina su área geográfica de aplicación. Resuelvo primero.

¹³ Véase, a modo ejemplar: Decreto Exento N°4044, de 2025, que aprueba prórroga de contrato de adscripción al servicio y otorgamiento de subsidio al perímetro de exclusión integrado de la Ley N°18.696, en el Gran Valparaíso, celebrado entre el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Transportes Sol y Mar S.A.

¹⁴ Informe Técnico, p. 22.

¹⁵ Informe Técnico, pp. 22-23.

¹⁶ Contenido Esencial, p. 24.

Especial de Fomento”¹⁷⁻¹⁸, cuyo objetivo principal es potenciar la incorporación de la electromovilidad en la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros¹⁹. Entre otros elementos, el Programa Especial de Fomento contempla un subprograma orientado a la realización de procesos concursales o licitatorios abiertos, convocados por el MTT, en los cuales se subsidia a las ofertas adjudicadas y se exige que los oferentes cuenten con el respaldo de proveedores de buses eléctricos²⁰, al alero del cual se desarrolla el proceso licitatorio propiamente tal.

13. La implementación del Programa Especial de Fomento supone un cambio relevante en la política regulatoria del sistema de transporte público del Gran Valparaíso, el cual transitará desde un esquema caracterizado por la celebración de contratos de otorgamiento de subsidios en el marco del perímetro de exclusión, hacia un sistema basado en la adjudicación mediante procesos licitatorios de contratos para la operación de los servicios en el marco del referido programa, licitándose de manera individual la operación de cada UN²¹.

14. De acuerdo con lo señalado por el Ministerio, la implementación de este nuevo esquema regulatorio será de carácter gradual, de modo que existirá un período de transición en el que coexistirán las condiciones de operación actualmente vigentes y aquellas que se deriven de los procesos licitatorios desarrollados al amparo del Programa Especial de Fomento²². En esta línea, el actual proceso licitatorio será el primero en implementar el nuevo régimen, al licitar la operación de dos nuevas unidades de servicio, las que en conjunto representarán aproximadamente un tercio de la flota total del sistema²³, equivalentes a un total de entre 250 a 350 buses por cada unidad²⁴.

¹⁷ Decreto N°82, considerando 2°.

¹⁸ El Programa Especial de Fomento fue creado al interior del Programa de Apoyo al Transporte Regional y en virtud las atribuciones concedidas al MTT por el artículo 5° de la Ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros (en adelante, “**Ley N°20.378**”), para incluir al interior de tal programa “*otros programas tendientes a promover el transporte público, la seguridad o la educación vial*”. Decreto N°82, considerando 3°.

¹⁹ Resolución Exenta N°2.657, de 2020, del MTT, que crea un programa especial de fomento a la electromovilidad y aprueba metodología para su implementación (en adelante, “**Resolución N°2.657**”), resuelvo tercero, apartado 3. “Objetivo general”.

²⁰ Resolución N°2.657, resuelvo tercero, apartado 5.1. “Objeto y requisitos”.

²¹ Contenido Esencial, pp. 24-25.

²² Contenido Esencial, p. 25.

²³ Contenido Esencial, p. 15.

²⁴ Contenido Esencial, p. 17.

15. Asimismo, y con el objeto de establecer los principales puntos que las Bases deben contemplar al alero del Programa Especial de Fomento, se dictó la Resolución N°45, de 2024, del MTT, que establece perímetro de exclusión de la Ley N°18.696, para la operación de buses eléctricos y diésel en la conurbación de Gran Valparaíso, determina área geográfica de aplicación del mismo y aprueba condiciones de operación que se aplicarán a dicho perímetro (en adelante, “**Resolución N°45**”)²⁵. Dichas condiciones regulan aspectos esenciales del servicio objeto de licitación, tales como las tarifas, la estructura tarifaria, la frecuencia del servicio y los requerimientos tecnológicos aplicables²⁶.

16. En este contexto, con fecha 1 de julio de 2025 las Bases fueron publicadas en la página web de la División de Transporte Público Regional (en adelante, “**DTPR**”), siendo adquiridas por un total de 52 interesados²⁷. El plazo para que los oferentes presentaran sus ofertas venció el día 2 de diciembre de 2025²⁸, mientras que la apertura de las ofertas técnicas y económicas tuvo lugar el 3 de diciembre de 2025 y el 9 de enero del año en curso, respectivamente²⁹. Conforme a lo informado por el MTT, se espera que la operación de los servicios adjudicados se inicie durante el año 2027³⁰.

II. REGULACIÓN Y BASES DE LICITACIÓN

II.1. Regulación de la actividad de transporte público

17. El transporte público de pasajeros es una actividad regulada a través de distintos cuerpos normativos, cuya coordinación, reglamentación y fiscalización se encuentra principalmente a cargo del MTT, en su rol de organismo rector del tránsito³¹.

²⁵ Resolución N°45, considerandos 11° y 12°.

²⁶ Decreto N°82, considerando 4°.

²⁷ Listado de adquirentes disponible en: <https://dtpr.mtt.gob.cl/consultalicitaciones/webpage/Licitaciones.aspx?id=10464> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

²⁸ Cabe señalar que, si bien la Consultante solicitó en su escrito de folio 7 decretar como medida cautelar la suspensión del proceso licitatorio hasta la emisión de un pronunciamiento definitivo por parte del H. Tribunal, a folio 9 el H. Tribunal desestimó dicha solicitud, por considerar que no se habrían acompañado antecedentes suficientes que dieran cuenta de que en la especie se configurase el *fumus boni iuris*. Resolución del H. Tribunal de fecha 10 de noviembre de 2025, que rola a folio 9 de autos.

²⁹ De acuerdo con el cronograma de la licitación publicado por la DTPR en su página web. Disponible en: <https://dtpr.mtt.gob.cl/consultalicitaciones/webpage/Licitaciones.aspx?id=10464> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

³⁰ Toma de declaración de fecha 28 de noviembre de 2025.

³¹ Artículo 1° de la Ley N°18.059, que asigna al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones el carácter de organismo rector nacional de tránsito y le señala atribuciones.

18. En lo que respecta a la regulación del transporte público remunerado de pasajeros, resulta especialmente relevante la Ley N°18.696, que modifica artículo 6° de la ley N°18.502, autoriza importación de vehículos que señala y establece normas sobre transporte de pasajeros (en adelante, “**Ley N°18.696**”). De acuerdo con dicha norma, si bien en principio el transporte público colectivo de pasajeros puede efectuarse libremente, el MTT cuenta con amplias facultades para dictar la normativa que regirá dichos servicios. Lo anterior, tanto en lo que respecta al cumplimiento obligatorio de normas técnicas y de emisión de contaminantes de los vehículos, como en lo relativo a las condiciones generales de los servicios de transporte público remunerado de pasajeros, tales como condiciones de operación o de utilización de las vías, entre otros³².

19. En virtud de estas atribuciones, y en casos de congestión de las vías, deterioro del medio ambiente o de las condiciones de seguridad de las personas o vehículos producto de la circulación vehicular, el Ministerio se encuentra facultado para disponer del uso de las vías para determinados tipos de vehículos o servicios, a través de procesos de licitación pública, figura conocida como **concesión de uso de vías**³³.

20. Adicionalmente, el MTT podrá optar por establecer **perímetros de exclusión**, mediante resoluciones fundadas y previo informe técnico del Secretario Regional respectivo, en los casos en que estime necesario: (i) efectuar el ordenamiento y/o mejora de la calidad de los servicios; o (ii) incorporar subsidios o beneficios en las tarifas.

21. Los perímetros de exclusión corresponden a áreas geográficas en las que, por un plazo determinado, se exige a todos los servicios de transporte público que allí operen el cumplimiento de condiciones específicas de operación y uso de las vías. Dichas exigencias pueden incluir restricciones, diferenciaciones o regulaciones particulares relativas a tarifas y estructuras tarifarias, programación vial, regularidad y frecuencia de los servicios, antigüedad del parque vehicular, así como requerimientos tecnológicos o administrativos, entre otros³⁴. El sistema actual de transporte público de la conurbación del Gran Valparaíso se estructura en base a esta herramienta regulatoria.

22. Finalmente, en virtud de la Ley N°20.378, que crea un subsidio nacional para el transporte público remunerado de pasajeros (en adelante, “**Ley N°20.378**”), el MTT se encuentra expresamente facultado para determinar el monto del subsidio, definir su fórmula de cálculo y establecer el mecanismo de transferencia de los recursos, atendiendo a las

³² Ley N°18.696, artículo 3° inciso primero.

³³ Ley N°18.696, artículo 3° inciso segundo.

³⁴ Ibid.

necesidades del sistema, a las proyecciones técnicas correspondientes y a las características del servicio adjudicado. De acuerdo con lo establecido en la normativa, la adjudicación de dicho subsidio se encuentra condicionada a la efectiva, correcta y adecuada prestación de los servicios adjudicados, conforme a las bases de licitación, contratos o resoluciones que rijan cada sistema. Asimismo, el otorgamiento del subsidio se supedita a la verificación previa, por parte del propio Ministerio, del cumplimiento de los estándares operativos y económicos exigidos, sin que los montos no percibidos sean susceptibles de compensación por otras vías³⁵.

23. En este contexto, debe tenerse presente que el actual proceso licitatorio se enmarca en una transición, desde un régimen de perímetro de exclusión hacia uno de vías concesionadas.

II.2. Contenido de las BALI

24. De acuerdo con las Bases, el objeto de la licitación es la provisión de servicios de transporte a la conurbación del Gran Valparaíso, mediante la contratación de dos unidades de servicio (en adelante, “US”) para la adscripción al servicio de transporte público urbano remunerado de pasajeros con buses eléctricos y diésel en el perímetro de exclusión de la conurbación del Gran Valparaíso, en el marco del Programa especial de fomento a la electromovilidad y tecnologías menos contaminantes³⁶.

25. Las características más relevantes de las BALI se indican en la Tabla N°2, presentada a continuación:

Tabla N°2: Principales características de las BALI

Unidades de servicio y tamaño de las flotas de buses	<ul style="list-style-type: none"> Se licitará la operación de dos US por separado. Los oferentes podrán postular a ambas US o solo una. El tamaño mínimo de las US1 y US2 será de 287 y de 297 buses respectivamente (considerando flota operativa base y flota de reserva).
Tecnología y emisiones de los buses³⁷	<ul style="list-style-type: none"> Los buses deberán ser eléctricos y diésel estándar Euro VI. La US1 deberá tener, como mínimo, una flota operativa base de 155 buses diésel y 16 como flota de reserva. Asimismo, deberá tener una flota de mínimo 105 buses eléctricos y 11 de flota de reserva. La US2 deberá tener, como mínimo, 145 buses diésel con una longitud mayor a 9 metros como flota operativa, y 15 como flota de reserva. Adicionalmente, deberá contar con un mínimo de 25 buses diésel con una longitud mayor a 10 metros y menor o igual a 10,6 metros como flota operativa, y 3 de estos buses como flota de reserva. <p>Esta unidad de negocios deberá contar, además, con 75 buses eléctricos con una longitud mayor a 9 metros como flota operativa, y 8 como flota de reserva, y con 23</p>

³⁵ Artículo 3° de la Ley N°20.378.

³⁶ BALI, apartado 3.1. “Objeto”.

³⁷ BALI, apartado 4.1.2.2. “Flota de buses”.

	buses eléctricos con una longitud mayor a 10 metros y menor a 10,6 metros como flota operativa, y 3 como flota de reserva.
Propiedad de los terminales³⁸	<ul style="list-style-type: none"> Los terminales serán provistos por el Ministerio. Estarán situados en sectores próximos a los puntos de inicio y/o término de los recorridos.
Plazo de la concesión	<ul style="list-style-type: none"> 10 años, con posibilidad de limitación o extensión del plazo a 7 o 14 años respectivamente, en base a los resultados de la revisión de desempeño. El plazo de 10 años también podrá prorrogarse por 18 meses adicionales, en caso de que no sea posible licitar los servicios según los supuestos del artículo 3º de la Ley N°18.696.
Mayores exigencias de condiciones laborales	<ul style="list-style-type: none"> Los oferentes deberán dar cumplimiento a diversas exigencias que tienen por objeto mejorar sustancialmente las condiciones laborales del personal de conducción y de apoyo a la operación. Dichas exigencias se incorporan como criterio de evaluación técnica, entre otras.
Bienes afectos³⁹	<ul style="list-style-type: none"> Los buses serán bienes afectos al sistema a través de contratos de provisión, separados del servicio de transporte.

Fuente: Elaboración propia en base a BALI y Contenido Esencial.

26. La evaluación de las ofertas se realiza mediante un modelo de dos etapas. La primera etapa corresponde a la evaluación técnica, en la cual los oferentes deben alcanzar un puntaje mínimo de 70 puntos sobre 100 para ser considerados técnicamente aceptables. Solo aquellas ofertas que superen dicho umbral podrán participar en la segunda etapa, correspondiente a la evaluación económica, en la cual la licitación se adjudica al oferente que obtenga el mayor puntaje⁴⁰.

27. La evaluación técnica considera cinco criterios, cada uno con un puntaje máximo de 100 puntos. El puntaje técnico total de la oferta de cada participante se obtiene sumando el puntaje obtenido en cada criterio, en función de las siguientes ponderaciones⁴¹:

$$PT = 0,55 * ETP + 0,20 * PEF + 0,10 * GPP + 0,10 * PFC + 0,05 * PFO$$

Donde:

PT: Puntaje técnico de la oferta.

ETP: Puntaje por experiencia en transporte de pasajeros mediante buses.

PEF: Puntaje por eficiencia energética de los buses.

GPP: Puntaje por gasto promedio anual en personal.

PFC: Puntaje por personal femenino de conducción.

PFO: Puntaje por presentación formal de ofertas.

³⁸ Resolución N°45, apartado 3.5. “Terminales”.

³⁹ BALI, apartado 1.2. “Proceso de licitación”.

⁴⁰ BALI, apartados 5.3.6. “Puntaje técnico de la oferta”, y 5.7. “Criterios de adjudicación”.

⁴¹ BALI, apartado 5.3.6. “Puntaje técnico de la oferta”.

28. El criterio de experiencia es evaluado en base a dos subcriterios, cada uno con su propio puntaje, a saber: (i) la experiencia general en transporte de pasajeros mediante buses; y, (ii) la experiencia en transporte público urbano de pasajeros mediante buses. El primer subcriterio otorga hasta 80 puntos, en función de la cantidad de buses operados por el oferente, el número de años de operación, y la proximidad temporal de dicha experiencia al momento de la licitación, según se detalla en las siguientes tablas de doble entrada N°3 y N°4⁴²:

Tabla N°3: Puntaje por experiencia en transporte de pasajeros mediante buses (A)

Año	Número de buses operados																
	0	01-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150	
2015	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,5	
2016	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,3	1,5	1,8
2017	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,3	1,6	1,9	2,2
2018	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,5	1,8	2,2	2,6
2019	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,5	1,8	2,2	2,6	3,1
2020	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,3	1,7	2,0	2,4	2,9	3,5
2021	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,2	1,5	1,8	2,3	2,7	3,3	3,9	
2022	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,3	1,6	2,0	2,5	3,0	3,6	4,2	
2023	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,4	1,7	2,1	2,6	3,1	3,8	4,5	
2024	0,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,0	1,1	1,4	1,8	2,2	2,7	3,2	3,9	4,6	

Fuente: BALI, apartado 5.3.1.1. “Puntaje por experiencia general del oferente en transporte de pasajeros mediante buses”.

⁴² BALI, apartado 5.3.1.1. “Puntaje por experiencia general del oferente en transporte de pasajeros mediante buses”.

Tabla N°4: Puntaje por experiencia en transporte de pasajeros mediante buses (B)

Año	Número de buses operados															
	151-160	161-170	171-180	181-190	191-200	201-210	211-220	221-230	231-240	241-250	251-260	261-270	271-280	281-290	291-300	Más de 300
2015	1,7	2,0	2,3	2,7	3,0	3,3	3,7	4,0	4,4	4,7	5,0	5,3	5,5	5,6	5,8	5,8
2016	2,2	2,5	2,9	3,3	3,7	4,1	4,6	5,0	5,4	5,8	6,2	6,5	6,8	7,0	7,1	7,2
2017	2,6	3,0	3,5	4,0	4,5	5,0	5,5	6,1	6,6	7,0	7,5	7,9	8,2	8,4	8,6	8,7
2018	3,1	3,6	4,1	4,7	5,3	5,9	6,6	7,2	7,8	8,4	8,9	9,3	9,7	10,0	10,2	10,3
2019	3,6	4,2	4,8	5,5	6,2	6,9	7,6	8,4	9,1	9,7	10,3	10,8	11,3	11,6	11,9	12,0
2020	4,1	4,8	5,5	6,2	7,0	7,9	8,7	9,5	10,3	11,1	11,8	12,4	12,9	13,3	13,5	13,7
2021	4,6	5,3	6,1	7,0	7,9	8,8	9,7	10,6	11,5	12,4	13,1	13,8	14,4	14,8	15,1	15,3
2022	5,0	5,8	6,6	7,6	8,5	9,5	10,5	11,5	12,5	13,4	14,3	15,0	15,6	16,1	16,4	16,6
2023	5,2	6,1	7,0	8,0	9,0	10,1	11,1	12,2	13,2	14,2	15,1	15,8	16,5	17,0	17,3	17,5
2024	5,4	6,3	7,2	8,2	9,3	10,4	11,5	12,5	13,6	14,6	15,5	16,3	16,9	17,5	17,8	18,0

Fuente: BALI, apartado 5.3.1.1. “Puntaje por experiencia general del oferente en transporte de pasajeros mediante buses”.

29. Por otra parte, el segundo subcriterio –experiencia en transporte público urbano de pasajeros mediante buses– permite obtener hasta 20 puntos de experiencia adicionales, calculados en base a parámetros análogos a los del subcriterio anterior, según se demuestra en las siguientes tablas de doble entrada N°5 y N°6⁴³:

⁴³ BALI, apartado 5.3.1.2. “Puntaje por experiencia del oferente en transporte público urbano de pasajeros mediante buses”.

Tabla N°5: Puntaje por experiencia en transporte público urbano de pasajeros (A)

Año	Número de buses operados															
	0	0-10	11-20	21-30	31-40	41-50	51-60	61-70	71-80	81-90	91-100	101-110	111-120	121-130	131-140	141-150
2015	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4
2016	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5
2017	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6
2018	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7
2019	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,6	0,8
2020	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,9
2021	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	1,0
2022	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,7	0,9	1,1
2023	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,3	0,4	0,5	0,6	0,8	0,9	1,1
2024	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2	0,2	0,3	0,4	0,4	0,5	0,7	0,8	1,0	1,1

Fuente: BALI, apartado 5.3.1.2. “Puntaje por experiencia del oferente en transporte público urbano de pasajeros mediante buses”.

Tabla N°6: Puntaje por experiencia en transporte público urbano de pasajeros (B)

Año	Número de buses operados															
	151-160	161-170	171-180	181-190	191-200	201-210	211-220	221-230	231-240	241-250	251-260	261-270	271-280	281-290	291-300	Más de 300
2015	0,4	0,5	0,6	0,7	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,2	1,3	1,3	1,4	1,4	1,4	1,5
2016	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,3	1,4	1,5	1,5	1,6	1,7	1,7	1,8	1,8
2017	0,7	0,8	0,9	1,0	1,1	1,3	1,4	1,5	1,6	1,8	1,9	2,0	2,0	2,1	2,2	2,2
2018	0,8	0,9	1,0	1,2	1,3	1,5	1,6	1,8	1,9	2,1	2,2	2,3	2,4	2,5	2,6	2,6
2019	0,9	1,0	1,2	1,4	1,5	1,7	1,9	2,1	2,3	2,4	2,6	2,7	2,8	2,9	3,0	3,0
2020	1,0	1,2	1,4	1,6	1,8	2,0	2,2	2,4	2,6	2,8	2,9	3,1	3,2	3,3	3,4	3,4
2021	1,1	1,3	1,5	1,7	2,0	2,2	2,4	2,7	2,9	3,1	3,3	3,4	3,6	3,7	3,8	3,8
2022	1,2	1,4	1,7	1,9	2,1	2,4	2,6	2,9	3,1	3,4	3,6	3,7	3,9	4,0	4,1	4,1
2023	1,3	1,5	1,8	2,0	2,3	2,5	2,8	3,0	3,3	3,5	3,8	4,0	4,1	4,2	4,3	4,4
2024	1,3	1,6	1,8	2,1	2,3	2,6	2,9	3,1	3,4	3,6	3,9	4,1	4,2	4,4	4,5	4,5

Fuente: BALI, apartado 5.3.1.2. “Puntaje por experiencia del oferente en transporte público urbano de pasajeros mediante buses”.

30. De este modo, el puntaje total obtenido por el oferente por experiencia en transporte de pasajeros mediante buses corresponde a la suma de ambos subcriterios, con un máximo de 100 puntos. No obstante, para efectos del cálculo del puntaje técnico, dicho puntaje es ponderado por un factor de 0,55, por lo que la experiencia puede aportar, como máximo, 55 puntos al total de la evaluación técnica.

31. Finalmente, cabe señalar que la forma de acreditar la experiencia difiere según si el oferente es una persona natural o una sociedad. En el primer caso, el oferente únicamente podrá acreditar experiencia con la flota que opere directamente. En cambio, si el oferente

es una sociedad, podrá acreditar experiencia tanto con la flota que opere directamente como de manera indirecta, con la flota operada por: (i) una sociedad filial; (ii) una sociedad en la que mantenga el control de más del 50% del capital con derecho a voto o de las acciones; o (iii) un socio o accionista que posea la mayor participación en la sociedad oferente⁴⁴.

III. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

32. Tal como se indicó *supra*, las Bases definen un modelo de licitación de dos etapas. Esta forma de evaluación ha sido utilizada por el H. Tribunal para la asignación de monopolios a través de concursos públicos⁴⁵, además de ser el recomendado por esta Fiscalía⁴⁶, así como también por distintas autoridades de libre competencia a nivel comparado⁴⁷.

33. En este contexto, un aspecto relevante desde una perspectiva de libre competencia consiste en los criterios que se utilizan para establecer la idoneidad de los oferentes en una primera etapa, dado que éstos pueden, eventualmente, actuar como barreras a la entrada para la competencia por la cancha, en la medida que entreguen ventajas indebidas a algunos participantes o restrinjan injustificadamente la participación de potenciales oferentes.

34. La jurisprudencia del H. Tribunal ha sostenido que el diseño de bases de licitación se debe realizar persiguiendo dos objetivos: en primer lugar, que la oferta adjudicada se haga de forma óptima al menor costo posible –lo que se logra evitando la creación de barreras artificiales a la entrada, de modo de fomentar la participación– y, en segundo lugar, la eficiencia en la adquisición del bien o servicio, en la ejecución de la obra o concesión, y/o en la consecución de los objetivos de política pública perseguidos⁴⁸. En este marco, los

⁴⁴ BALI, apartado 4.1.2.1. “Experiencia en transporte de pasajeros mediante buses”.

⁴⁵ Instrucción de Carácter General N°6/2024 del H. Tribunal, de fecha 30 de diciembre de 2024, resuelvo séptimo.

⁴⁶ Aporte de antecedentes de fecha 25 de abril de 2024, a folio 58, en autos Rol NC N°482-20, pp. 67-69; y aporte de antecedentes de fecha 26 de enero de 2023, a folio 75, en autos Rol NC N°516-22, pp. 50-52.

⁴⁷ Véase: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2025). “Guía sobre Contratación Pública y Competencia: Fase III. Preparación y diseño de las licitaciones públicas (Ref. G-2023-01)”, cuadro n°35. Disponible en: <https://www.ccmc.es/expedientes/g-2023-01>; y Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (2025). *OECD Guidelines for Fighting Bid Rigging in Public Procurement (2025 Update)*, p. 20. Disponible en: <https://doi.org/10.1787/cbe05a56-en> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

⁴⁸ Resolución N°71/2022 del H. Tribunal, de fecha 31 de junio de 2022, párrafos 48, 50 y 51; Sentencia N°138/2014 del H. Tribunal, de fecha 30 de julio de 2014, considerando 18°.

criterios técnicos deben establecerse procurando un equilibrio donde ambos objetivos se alcancen.

35. En ese contexto, conforme a lo planteado en la Consulta, corresponde analizar si los criterios de experiencia establecidos por el MTT en las Bases guardan relación directa con el objeto de la licitación, resultan proporcionales y contemplan alternativas para aquellas empresas que no los cumplen; o si, por el contrario, las exigencias de experiencia previa y tamaño de flota operan como una barrera de entrada injustificada que limita la participación de potenciales competidores.

III.1. Necesidad de incorporar el factor de experiencia en las Bases

36. Tal como lo explica el MTT, el transporte público remunerado de pasajeros es un servicio de utilidad pública de carácter esencial para garantizar la movilidad de la ciudadanía⁴⁹. En este contexto, la falta de conocimiento de todos los elementos que inciden en su prestación podría poner en riesgo la continuidad de los servicios y afectar la capacidad del adjudicatario de cumplir con las obligaciones del contrato. De esta forma, para velar porque el servicio licitado se preste en condiciones óptimas, en términos de calidad, continuidad y seguridad del servicio, se prevé normalmente la incorporación de requisitos técnicos dentro del proceso licitatorio.

37. La incorporación de este tipo de requisitos va en línea con lo resuelto por el H. Tribunal en reiteradas oportunidades, en que se ha sostenido que las exigencias técnicas contenidas en bases de procedimientos licitatorios deben tener un carácter de mínimos exigibles a todos los participantes, debiendo estar fundadas objetivamente y dirigirse a la correcta prestación del servicio o venta del bien licitado⁵⁰.

38. En el caso de autos, resulta relevante demostrar experiencia en operación de buses en situaciones similares a las descritas para una correcta prestación del servicio licitado en caso de adjudicación⁵¹. Ello, atendido que, por un lado, la potencial entrada de operadores que no tengan experiencia en estas condiciones podría poner en peligro la continuidad de la operación del transporte público, impactando en la movilidad de pasajeros dentro del

⁴⁹ Resolución N°45, apartado 1.2.

⁵⁰ Resolución N°63/2021 del H. Tribunal, de fecha 15 de enero de 2021 (en adelante, “Resolución N°63”), párrafo 9°; y Resolución N°66/2021 del H. Tribunal, de fecha 28 de julio de 2021; párrafo 89.

⁵¹ Según lo indicado por el MTT, la experiencia es un aspecto de gran relevancia, ya que se trata de un servicio de alta complejidad y difícil de predecir, ya que se presta en grandes zonas con una cantidad importante de usuarios, flujos vehiculares y congestión, entre otros. Toma de declaración de fecha 28 de noviembre de 2025.

Gran Valparaíso y, por el otro lado, porque, en principio, no se identifican otros mecanismos contractuales o de evaluación que permitan, razonablemente, mitigar tales riesgos.

39. Como se ha expuesto *supra*, el MTT estableció en las Bases un puntaje por experiencia en transporte de pasajeros mediante buses (en adelante, “ETP”). Este puntaje, que puede alcanzar hasta 55 de los 100 puntos de la evaluación técnica, considera dos subcriterios: (i) la experiencia general en la prestación del servicio de transporte de pasajeros en buses, ampliando el alcance a los servicios de transporte rural, urbano o interurbano; y, (ii) la experiencia en el servicio de transporte público urbano de pasajeros mediante buses.

40. A partir de las diligencias efectuadas en el marco de la Investigación, se pudo constatar que el criterio de experiencia es habitualmente utilizado en licitaciones de esta naturaleza para demostrar la idoneidad y credibilidad del oferente. A modo de ejemplo, las licitaciones asociadas a los servicios de transporte público de pasajeros Transantiago y RED⁵², incorporan el factor de experiencia dentro de la evaluación técnica de los oferentes.

41. Por otra parte, la Consultante objetó que se asignara una menor ponderación a la operación de buses urbanos en relación con la operación general de buses⁵³. A juicio de esta FNE, el argumento de la Consultante podría resultar contradictorio con el principio de libre concurrencia, toda vez que el otorgamiento de una mayor ponderación a la experiencia específica en transporte urbano de pasajeros podría limitar la participación de empresas

⁵² Para más información, véase: (i) Resolución N°15, de 2017, del MTT, que autoriza llamado a licitación pública, aprueba bases de licitación y sus anexos para la concesión del uso de las vías de las unidades de negocio N°1, N°4, N°6, N°7, N°8 y N°9, para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses, resuelvo primero, apartado 6.6. Uso de Vías. Punto 6.6. “Documentos que se deben incluir en el sobre o paquete denominado oferta técnica”, documento N° 9. “Antecedentes de Experiencia”, numerales i) y ii), p. 39, Disponible en <http://www.dtpm.cl/descargas/licitacion/Bases%20de%20Licitaci%C3%B3n%20%2017.pdf> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026]; y (ii) Resolución N°24, de 2023, del MTT, que aprueba bases de licitación y sus anexos para la concesión del uso de las vías de las unidades de servicios N°14, 15, 16, 17 y 18 para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses para el sistema de transporte público metropolitano, resuelvo primero, apartado 5.3.1. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion23/RESOLUCION%2024%20SUB%20TRANSPORTE%20Toma%20de%20razon.pdf> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

Adicionalmente, en otras jurisdicciones se usan otros criterios usados como kilómetros recorridos, número de choferes contratados o el valor del contrato, todos ellos altamente correlacionados con el tamaño de la flota. Véase: Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (2025). “Estudio sobre el transporte interurbano de viajeros en autobús” (Ref. E/CNMC/006/19), apartado 4.1.5. Disponible en: <https://www.cnmc.es/sites/default/files/4241100.pdf> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

⁵³ La Consultante en su presentación indica que “(a)demás, resulta inexplicable que los puntajes asignados por experiencia en operación de buses urbanos, que es justamente el objetivo de la licitación, sean muy inferiores a los puntajes obtenidos por operación de buses en general”. Consulta, p. 9.

con experiencia en la operación de flotas de buses interurbanos y/o rurales, y, en definitiva, la cantidad de oferentes, beneficiando con ello a los actuales incumbentes.

42. Por lo demás, el H. Tribunal ha señalado consistentemente que la exigencia de experiencia como criterio de evaluación debe incluir toda aquella que sea relevante para la provisión del bien o servicio contratado, y no necesariamente del rubro o actividad específica que se licita. En particular, se ha indicado que el requisito de experiencia debe estar relacionado al *know-how* de la prestación que involucre la licitación⁵⁴, situación que es consistente con la forma de presentación del requisito de experiencia de las Bases.

III.2. Sustento técnico para la definición de las tablas que miden el factor de experiencia

43. Como se desprende de las tablas del apartado I.2, el criterio de experiencia asigna mayores puntajes a los oferentes que acreditan la operación de flotas de mayor tamaño y por un mayor número de años, privilegiando especialmente a aquellas empresas que han mantenido flotas extensas en períodos recientes.

44. La metodología contemplada en las Bases consultadas difiere de la aplicada por el MTT en algunos procesos anteriores y, a juicio de esta Fiscalía, constituye un avance significativo. Ello se debe a que incorpora una mayor flexibilidad para que las empresas acrediten su experiencia conforme a la evolución de sus operaciones en el tiempo. De este modo, aquellas compañías que han desarrollado trayectorias crecientes en la operación de buses pueden acceder a mejores puntajes y aumentar sus posibilidades de alcanzar el umbral mínimo de 70 puntos, lo que no habría sido factible bajo la escala unidimensional utilizada en el pasado⁵⁵.

45. Sin perjuicio de lo señalado, de acuerdo con el diseño de las Bases, las empresas de buses cuya experiencia se limita a la operación de una flota de hasta 150 vehículos se verían impedidas de alcanzar el puntaje mínimo de 70 sobre 100 requerido para superar la

⁵⁴ Véanse: H. Tribunal: (i) Informe N°30/2022, párrafo 173; (ii) Resolución N°63/2021, párrafo 59; y (iii) Sentencia N°77/2008, considerando 55°.

⁵⁵ Por ejemplo, en la licitación de 2017, donde se establece una escala discreta de evaluación de experiencia donde se otorgaba un puntaje de: 5 puntos a las empresas que habían operado entre 0 y 149 buses por un mínimo de 3 años continuos, dentro de un plazo de 10 años⁵⁵, 50 puntos si la empresa había operado entre 150 y 499 buses; y el puntaje máximo (100 puntos) si la empresa operaba más de 500 buses. Para más información, véase: Resolución 15, de 2017, del MTT. Punto 6.6. “Documentos que se deben incluir en el sobre o paquete denominado oferta técnica”, documento N° 9, “Antecedentes de Experiencia”, numerales i) y ii), p. 39.

evaluación técnica⁵⁶. Ello obedece a que la operación de 150 buses representa aproximadamente la mitad de la flota mínima exigida para cada una de las nuevas Unidades de Servicio, considerando que la licitación contempla la incorporación de al menos 584 buses —287 en la US1 y 297 en la US2⁵⁷—, de modo que cada adjudicatario deberá operar en torno a 300 vehículos, cifra muy superior al umbral de referencia.

46. En línea con este diagnóstico, la consultoría especializada contratada por el MTT para el análisis técnico de las Bases (Informe Aristo/CityPlanning) recomendó establecer una experiencia mínima aceptable de operación de al menos 200 buses promedio⁵⁸. Pese a ello, el MTT flexibilizó este requisito, permitiendo que empresas con flotas promedio superiores a 170 buses pudieran acceder a la evaluación económica⁵⁹. A su vez, el Ministerio advirtió que las características propias del servicio licitado, en cuanto a recorridos, horarios y frecuencias, dificultan una escalabilidad lineal en la operación, lo que justifica un criterio más estricto en materia de experiencia⁶⁰.

47. Finalmente, el esquema propuesto otorga cierta flexibilidad para que las empresas que acumulen experiencia en el tiempo puedan alcanzar el puntaje mínimo⁶¹, y en caso de no lograrlo, las Bases contemplan la posibilidad de conformar consorcios, habilitando por esta vía el cumplimiento de los requisitos de experiencia⁶².

⁵⁶ En función a las tablas que asignan el puntaje por experiencia, un oferente que haya operado 150 buses de forma continua entre 2014 y 2023 en transporte público urbano de pasajeros alcanzaría un total de 40,1 de los 100 puntos que otorga este criterio. Así, aunque el oferente obtenga el máximo puntaje en los otros criterios, alcanzaría un puntaje técnico de la oferta de 67,1 puntos inferior al umbral mínimo necesario para pasar a la evaluación económica.

⁵⁷ Esta es la cantidad mínima de buses que se deben incorporar, incluyendo la flota operativa base y la flota de reserva. Para más información, véase: BALI, Tabla N°3.

⁵⁸ Para más información, véase: Informe Aristo/City Planning, p. 168, adjunto a la respuesta del MTT a Oficio Ord. N°2301-25, de fecha 5 de diciembre de 2025.

⁵⁹ En efecto existe un número muy grande de combinaciones posibles que llevan a cumplir con el mínimo requerido para alcanzar el umbral de 70 puntos que permite pasar a la evaluación técnica. Así, por ejemplo, una empresa que alcance 45 puntos correspondientes a los otros criterios de evaluación de esta fase tendría más de un billón de posibles combinaciones de experiencia que le permitirían cumplir con los 70 puntos necesarios.

⁶⁰ Este punto también fue ratificado por funcionarios del MTT en toma de declaración de fecha 28 de noviembre de 2025, instancia en la cual se indicó que las características propias de los servicios licitados dificultan una escalabilidad lineal de la operación.

⁶¹ Así, por ejemplo, una empresa que empezara con 100 buses en 2014 y fuera creciendo constantemente en su operación hasta alcanzar 200 buses al cabo de los 10 años, perfectamente puede alcanzar el umbral de 70 puntos que le permitiría pasar a la evaluación económica.

⁶² La conformación de consorcios fue, en la práctica, la alternativa utilizada por distintos agentes en el mercado para poder presentar ofertas. Para más información, véase respuesta a Oficio Circ. Ord. N°114, de fecha 19 de diciembre de 2025.

48. Considerando lo anterior, resulta poco probable que el criterio de experiencia establecido por el MTT en sus Bases tenga la entidad suficiente para restringir de forma injustificada la libre concurrencia en el proceso licitatorio.

49. Otro aspecto objetado por la Consultante fue el horizonte temporal considerado para el cómputo de la experiencia. Lo anterior, pues estimó que constitúa una barrera de entrada para los posibles oferentes, dado que no se advertía una razón objetiva que justificara un período tan extenso de evaluación. Sin embargo, a partir del análisis de las tablas de puntaje se desprende que la metodología otorga mayor ponderación a los años más cercanos al momento de la licitación y privilegia a las empresas con un mayor número de buses, lo que atenúa significativamente el impacto del horizonte temporal sobre el resultado final. En consecuencia, el eventual efecto disuasorio en la participación derivado de este criterio resulta marginal⁶³.

III.3. Efectos del factor experiencia y desarrollo competitivo del proceso licitatorio

50. En cumplimiento del cronograma de la licitación, el 3 de diciembre de 2025 el MTT procedió a la apertura de las ofertas técnicas, identificando 9 ofertas de 7 oferentes para la US1 y 12 propuestas, también de 7 oferentes, para la US2⁶⁴. Cabe señalar que en la US1 dos oferentes se presentaron bajo la modalidad de consorcio, mientras que en la US2 lo hizo uno⁶⁵.

51. El número de participantes registrado en este proceso resulta similar al observado en la licitación pública de 2023 para la Concesión del Uso de las Vías de las Unidades de Servicios números 14 a 18, destinada a la prestación de servicios urbanos de transporte

⁶³ Así, por ejemplo, acreditar la operación de 250 buses entre 2014 y 2018 únicamente aporta 20 puntos al máximo de 55 puntos que se pueden adquirir por experiencia. Por otro lado, acreditar la operación de estos 250 buses suma 36 puntos si la operación se realizó entre 2019 y 2023. Así en el primer caso esta experiencia no permitiría pasar a la segunda fase de la licitación, y en el segundo caso sí.

⁶⁴ Para más información, véase: listado de oferentes. Disponible en <https://dtpr.mtt.gob.cl/consultalicitaciones/webpage/Licitaciones.aspx?id=10464> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

⁶⁵ El 9 de enero de 2026 mediante la publicación del acta de evaluación técnica el MTT informó que 7 ofertas correspondientes a 5 empresas para la US1 y 10 ofertas presentadas por 5 empresas para la US2 pasaron a la fase dos del proceso (evaluación económica). Para más información, véase el acta de evaluación técnica. Disponible en: <https://dtpr.mtt.gob.cl/consultalicitaciones/webpage/Licitaciones.aspx?id=10464> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

público remunerado de pasajeros mediante buses, para el Sistema de Transporte Público Metropolitano de 2023⁶⁶.

52. De este modo, no se advierte que los requisitos de experiencia hayan tenido la aptitud de afectar el proceso competitivo de la licitación. Por el contrario, el nivel de participación alcanzado -siete oferentes por unidad de servicio- confirma que la competencia no se habría visto restringida.

IV. CONCLUSIONES

53. A partir de los antecedentes revisados en esta presentación, se desprende que la inclusión del requisito de experiencia resulta necesaria para asegurar la adecuada prestación del servicio licitado, encontrándose el MTT facultado para incluirlo dentro de los criterios de evaluación técnica. Asimismo, esta Fiscalía constató que tanto el establecimiento de dicho requisito como su metodología de evaluación se sustentan en criterios objetivos, debidamente respaldados por informes técnicos.

54. Adicionalmente, el análisis de la participación en el proceso licitatorio permite concluir que los criterios de experiencia definidos por el MTT no restringieron de manera significativa la participación de los oferentes. En efecto, los resultados del proceso muestran que, en algunos casos, los interesados optaron por la conformación de consorcios con el objeto de cumplir con los requisitos de experiencia exigidos, lo que evidencia que dicho requisito no operó, en la práctica, como una barrera a la entrada a la licitación.

55. En consecuencia, a la luz de las consideraciones expuestas, esta Fiscalía estima que el Decreto N°82, en lo relativo a los requisitos y mecanismos de evaluación de la experiencia de los oferentes, no resulta contrario a la libre competencia en los términos del DL 211.

Sírvase H. Tribunal: Tener por evacuado el informe de la Fiscalía Nacional Económica y, en mérito de lo expuesto, por debidamente aportados antecedentes a la Consulta de autos.

SEGUNDO OTROSÍ: Por este acto, acompaña bajo confidencialidad los siguientes documentos que contienen información utilizada por esta Fiscalía para elaborar el presente informe:

⁶⁶ Los resultados de este proceso licitatorio se encuentran disponibles en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion23/REGISTRO%20DE%20ENTREGA%20DE%20OFERTA%202023.pdf> [fecha de última consulta: 19 de enero de 2026].

1. Archivo PDF denominado “Informe 3 Corregido - Análisis Modelo Licitatorio”, correspondiente a documento anexo a respuesta del MTT a Oficio Ord. N°2301 FNE, de fecha 5 de diciembre de 2025.
2. Archivo PDF denominado “Respuesta TDLC”, correspondiente a documento anexo a respuesta a Oficio Circ. Ord. N°114 FNE, de fecha 19 de diciembre de 2025.

En relación con dichas piezas, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 39 letra a) del DL 211 y en el acuerdo segundo del Auto Acordado N°16/2017 del H. Tribunal, esta Fiscalía solicita mantener la confidencialidad decretada mediante Resolución Exenta FNE N°3, de fecha 19 de enero de 2026, que se acompaña como documento público en el cuarto otrosí de esta presentación.

Sírvase H. Tribunal: Tener por acompañados los documentos indicados bajo confidencialidad.

TERCER OTROSÍ: A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en el Auto Acordado N°16/2017 del H. Tribunal, esta Fiscalía solicita se tengan por acompañados los siguientes documentos como versiones públicas de aquellos acompañados como confidenciales en el segundo otrosí de esta presentación:

1. Archivo PDF denominado “Informe 3 Corregido - Análisis Modelo Licitatorio_VP”, correspondiente a documento anexo a respuesta del MTT a Oficio Ord. N°2301 FNE, de fecha 5 de diciembre de 2025.
2. Archivo PDF denominado “Respuesta TDLC_VP”, correspondiente a documento anexo a respuesta a Oficio Circ. Ord. N°114 FNE, de fecha 19 de diciembre de 2025.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

CUARTO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos de carácter público, que constan en la Investigación Rol FNE N°2829-25:

1. Archivo PDF denominado “Resolución Confidencialidad N°3-26”, correspondiente a Resolución Exenta N°3, de fecha 19 de enero de 2026, que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2829-25.
2. Archivo Excel denominado “Anexo documentos confidenciales Rol N°2829-25”, anexo de Resolución Exenta N°3 de fecha 19 de enero de 2026, que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2829-25.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

QUINTO OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener presente que mi personería para representar a la Fiscalía Nacional Económica consta en el Decreto Supremo N° 45, de 2023, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, mediante el cual se me nombra en el cargo de Fiscal Nacional Económico, y que acompaña en este acto.

Asimismo, solicito se tenga presente que, en mi calidad de abogado habilitado para el ejercicio de la profesión, asumiré personalmente el patrocinio en estos autos. Sin perjuicio de lo anterior, por este acto confiero poder a los abogados Matías Edwards Zamora y Nicolás Abarca Oyarce, ambos de mi mismo domicilio, quienes podrán actuar indistintamente de manera separada o conjunta con el suscrito, y que firman en señal de aceptación.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlo presente.

SEXTO OTROSÍ: En cumplimiento de lo ordenado mediante resolución de folio 11, solicito tener presente las siguientes direcciones de correo electrónico de funcionarios de la FNE, para efectos de la imposición del estado de la causa cuando el H. Tribunal lo estime necesario: medwards@fne.gob.cl y nabarca@fne.gob.cl.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlo presente.