

En lo principal: Aporta antecedentes. **En el otrosí:** Acompaña documentos.

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 Villarrica Asesorías y Transportes SpA sobre bases de licitación para asignar concesión de uso de vías para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses”, Rol NC-557-2025, al H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (en adelante, “**H. Tribunal**” o “**H. TDLC**”) respetuosamente digo:

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°2 y 31 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**”), la Fiscalía viene en aportar los siguientes antecedentes de hecho, de derecho y económicos, en los términos que a continuación se expondrán.

I. CONSULTA DE TRANSPORTES VILLARRICA

1. Con fecha 4 de diciembre de 2025, a folio 11, Villarrica Asesorías y Transportes SpA (en adelante, “**Transportes Villarrica**” o la “**Consultante**”) solicitó al H. TDLC pronunciarse acerca de si la Resolución N°2 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**MTT**”), que aprueba las bases de licitación y sus anexos para la concesión del uso de vías de las Unidades de Servicios (en adelante, “**US**”) US20, US21 y US22 para la prestación de servicios urbanos de transporte público remunerado de pasajeros mediante buses en la Región Metropolitana y autoriza llamado a licitación pública LP CUV N°001/2025 de fecha 17 de febrero de 2025 y sus modificaciones (en adelante, indistintamente, “**BALI 2025**” o “**Licitación 2025**”), se ajustan o no al DL 211.

2. Específicamente, Transportes Villarrica consulta si las BALI 2025 afectarían la competencia al: i) incluir solo parte de los recorridos de las Unidades de Negocios (en adelante, “**UN**”) UN2, UN3, UN4 y UN5 en la nueva licitación; ii) obligar a los adjudicatarios de las US20 y US21 a recibir buses eléctricos de una marca que requiere de un sistema de carga que opera con un estándar distinto al del resto de los buses eléctricos que operan en el Sistema de Transporte Público Metropolitano (en adelante, el “**Sistema**” o “**STPM**”); y, iii)

restringir el límite máximo de adjudicación, excluyendo del cálculo para dicha restricción la flota operada bajo la modalidad denominada “condiciones de operación”.

3. Con fecha 15 de diciembre de 2025, a folio 15, el H. TDLC dio inicio al procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL 211. A fin de aportar antecedentes, esta Fiscalía resolvió iniciar una investigación bajo el Rol N°2834-25 FNE (en adelante, “**Investigación**”).

4. Para efectos de informar al H. Tribunal acerca de esta materia, esta presentación contiene, en su Capítulo II, una breve explicación de los distintos modelos existentes en el Sistema. Por su parte, en el Capítulo III, se define el mercado relevante. Luego, en el Capítulo IV se analizan los supuestos problemas de competencia de que adolecerían las BALI 2025, según la consulta. Finalmente, en el Capítulo V se ofrecen algunas conclusiones. El índice que se expone a continuación da cuenta del contenido de esta presentación.

I.	ANTECEDENTES	3
II.	MERCADO RELEVANTE	7
III.	PROBLEMAS DE COMPETENCIA PLANTEADOS POR LA CONSULTANTE.....	10
A.	LA EXCLUSIÓN DE RECORRIDOS EN LAS UNIDADES DE SERVICIOS LICITADAS	10
A.1.	JUSTIFICACIÓN DE LA AUTORIDAD PARA INCLUIR SOLO ALGUNOS RECORRIDOS	11
A.2.	PLAUSIBILIDAD DE EFECTO EXCLUSORIO DERIVADO DE SUBSIDIOS CRUZADOS	13
B.	BUSES ELÉCTRICOS QUE REQUIEREN DE UN SISTEMA DE CARGA INCOMPATIBLE.....	15
B.1.	BIENES AFECTOS.....	15
B.2.	BARRERA TÉCNICA DE ENTRADA	16
C.	LÍMITE MÁXIMO DE ADJUDICACIÓN Y EXCLUSIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN.....	19
C.1.	REDUCCIÓN DE 50% A 25% DEL LÍMITE MÁXIMO DE ADJUDICACIÓN	19
C.2.	EXCLUSIÓN DE CONDICIONES DE OPERACIÓN DEL CÁLCULO DEL LÍMITE MÁXIMO DE ADJUDICACIÓN.....	25
IV.	CONCLUSIONES.....	28

I. ANTECEDENTES

5. El STPM experimentó un cambio estructural a partir de comienzos del año 2007, momento en que la planificación integral del mismo quedó radicada en el MTT. En ese entonces, el Sistema, denominado Transantiago —cuyo diseño y elaboración de bases se inició en 2003 pero entró en operación en febrero de 2007—, se organizó sobre la base de una red troncal y una red alimentadora¹, presentando problemas de implementación como es de público conocimiento.

6. Según lo informado por el Directorio de Transporte Público Metropolitano del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “DTPM”), en el marco de un proceso de mejora y rediseño del Sistema llevado a cabo durante el año 2011, y en virtud de lo dispuesto en la Ley N°18.696², el MTT fue facultado para poner término anticipado a los contratos de concesión suscritos en la licitación inicial del Transantiago, procediendo a la suscripción de nuevos contratos de concesión mediante trato directo con las mismas siete empresas operadoras de buses a esa fecha, cada una asociada a una UN³⁻⁴.

7. Dichos contratos, celebrados entre fines de 2011 y principios de 2012, mantuvieron los plazos originalmente establecidos en las concesiones adjudicadas en la Licitación del Transantiago, los que variaban según el tipo de servicio: 156 meses para los servicios troncales y 72 meses para los servicios alimentadores⁵⁻⁶. Sin perjuicio de lo anterior, estos

¹ Véase: “Historia del Sistema”, de DTPM. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/historia-del-sistema> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

² En su texto modificado por la Ley N°20.504, publicada en marzo de 2011.

³ Para más información, véase: “Informe de Gestión 2012”, de DTPM, pp. 14-18. Disponible en: https://www.dtpm.cl/archivos/Informe_de_gesti%C3%B3n_2012_4_de_Septiembre.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁴ BALI 2025, p.13: “Unidad de negocio: Corresponde al conjunto de servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros prestado por un Operador de Buses, acorde a los requisitos y condiciones establecidos en los contratos que regulan la operación de servicios de transporte que no están incluidos en estas bases, ni en los contratos de concesión a que dio lugar la licitación LP CUVOOI/2019 y la licitación LP CUVOOI/2023”.

⁵ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. N°54-26, de fecha 22 de enero de 2026, en la cual se señala que los contratos de concesión correspondientes a las UN6 y UN7 vencían en el año 2015, mientras que los restantes contratos tenían vencimientos fijados para los años 2018, 2019, 2020 y 2021. Algunos de estos contratos contemplaban, además, cláusulas de extensión asociadas a la reducción de emisiones, de modo que el último de ellos, correspondiente a la UN3, venció en el mes de mayo de 2022.

⁶ Véase: “Informe de Gestión 2011”, DTPM, p.12, en el cual se informa que el plazo de concesión varió según el tipo de servicio otorgado: 156 meses para los servicios troncales y 72 meses para los servicios alimentadores, contados desde la fecha de puesta en marcha de la llamada “etapa de implementación” (octubre de 2005), previa al inicio de la “etapa de régimen” en febrero de 2007. <https://www.dtpm.cl/descargas/archivos/Informe%20de%20Gesti%C3%B3n%2020%20%20DE%20NOV.pdf> [fecha de última consulta: 26 de febrero de 2026].

contratos fueron celebrados bajo nuevas condiciones regulatorias, orientadas principalmente a mejorar la calidad del servicio, redefinir los roles de las partes y dotar al Sistema de mayor flexibilidad operativa⁷⁻⁸.

8. Con ocasión del vencimiento de estos contratos de concesión, el MTT dispuso que la prestación de los servicios de transporte continuara bajo el régimen legal de “condiciones de operación”, limitándose dichas condiciones a extender temporalmente el mismo contenido que tenían los contratos de concesión que las precedían, mientras no se llevaran a cabo nuevos procesos licitatorios⁹.

9. El régimen de condiciones de operación se encuentra contemplado en el Decreto Supremo N°212, de 1992, del MTT¹⁰, que lo faculta de manera excepcional y temporal, por razones de interés público y buen servicio, a establecer las condiciones de operación de las vías que estime pertinentes cuando no sea posible poner en marcha los nuevos servicios licitados inmediatamente después de que expiren los anteriores.

10. En junio del año 2017, el MTT inició un proceso de elaboración de nuevas bases de licitación para la suscripción de contratos de concesión, sin embargo, la licitación fue declarada desierta en marzo del año 2018¹¹. Paralelamente, se inició un proceso gradual de incorporación de la electromovilidad como política pública¹², enmarcado en las “Estrategias de Electromovilidad” de los años 2017¹³ y 2021¹⁴, que consideraba un proceso

⁷ Para más información, véase: “Informe de Gestión 2011”, de DTPM, p. 60. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/archivos/Informe%20de%20Gesti%C3%B3n%2020%20DE%20NOV.pdf> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁸ Para más información, véase: “Informe de Gestión 2012”, de DTPM, pp. 14-18. Disponible en: https://www.dtpm.cl/archivos/Informe_de_gesti%C3%B3n_2012_4_de_Septiembre.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁹ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

¹⁰ Véase Artículo 1° bis del Decreto Supremo N°212-1992, de MTT, de fecha 21 de noviembre de 1992.

¹¹ Resolución Exenta N°1126 del MTT de 29 de marzo de 2018, que declara desierta la licitación pública 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 de transporte público de pasajeros mediante buses.

¹² Para más información, véase: “Informe de electromovilidad 2025”, de DTPM, pp. 10-11, el cual señala que en 2017 comenzaron a operar en Chile los primeros dos buses eléctricos, mientras que a 2025 el sistema alcanza 3.849 buses eléctricos, equivalentes al 58% de la flota total. Disponible en: https://www.dtpm.cl/electromovilidad/archivos/Informe_electromovilidad_2025.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

¹³ Véase: “Estrategia Nacional de Electromovilidad”, de Ministerio de Energía, 2017. Disponible en: https://www.minenergia.cl/archivos_bajar/2018/electromovilidad/estrategia_electromovilidad-27dic.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

¹⁴ Véase: “Estrategia Nacional de Electromovilidad”, de Ministerio de Energía, 2021. Disponible en: https://energia.gob.cl/sites/default/files/estrategia-nacional-electromovilidad_ministerio-de-energia.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

de renovación de flota mediante la incorporación progresiva de buses eléctricos. En este contexto, se impulsó, además, el reemplazo de la denominación “Transantiago” por “Red Metropolitana de Movilidad”¹⁵.

11. Como consecuencia de que el proceso licitatorio iniciado en 2017 fuera declarado desierto, en noviembre de 2019 el MTT comenzó un nuevo proceso, implementando un modelo de licitación de dos partes, que separó las funciones de operación del servicio de aquellas relativas al suministro de buses, otorgando a este último la categoría de servicio complementario. Bajo este esquema, se licitó aproximadamente un 40% del Sistema¹⁶ y su puesta en marcha efectiva se materializó en el año 2023¹⁷. En dicho modelo de licitación, el servicio complementario tuvo por objeto la provisión de la flota requerida para la prestación del servicio, mediante un proceso licitatorio independiente convocado por el Estado una vez culminada la licitación de vías correspondiente¹⁸.

12. Luego, en diciembre de 2023, el MTT anunció una nueva licitación de la concesión de uso de vías. En esa oportunidad se asignó al mismo concesionario que opera las vías la responsabilidad de proveer la flota y efectuar el mantenimiento de los buses, a través de la figura del contrato de provisión, licitándose bajo este esquema aproximadamente un 30% del Sistema. Según lo informado por el DTPM, este cambio respondió a diversas consideraciones de carácter técnico, operativo y administrativo, orientadas, entre otros objetivos, a mejorar la eficiencia del proceso licitatorio, reducir los tiempos de tramitación, disminuir la incertidumbre respecto de los costos de operación y otorgar mayores certezas a los proveedores y financistas de la flota¹⁹.

13. De este modo, las Bases de Licitación 2023 preservaron uno de los objetivos ya establecidos en las Bases de 2019, consistente en reducir la barrera de entrada que

¹⁵ Véase: “Historia del Sistema”, de DTPM. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/historia-del-sistema> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

¹⁶ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

¹⁷ Resolución Exenta N°2.708, de MTT, de fecha 15 de junio de 2022, que aprueba el Plan de Puesta en Marcha, y su modificación contenida en la Resolución Exenta N°4.859, de MTT, de fecha 11 de octubre de 2022.

¹⁸ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

¹⁹ Ídem. En particular, este diseño respondió a consideraciones orientadas a: i) mejorar la eficiencia del proceso licitatorio, al concentrar en un único procedimiento la adjudicación de la operación y de la provisión de flota; ii) reducir los tiempos de tramitación y puesta en marcha del servicio, al eliminar etapas sucesivas cuya conclusión era condición para la implementación efectiva de la concesión; iii) disminuir la incertidumbre respecto de los costos de operación, mediante una definición más clara y anticipada de las condiciones de provisión de flota y de la asignación de responsabilidades entre los actores involucrados; y iv) otorgar mayores certezas a los proveedores y financistas de flota, asegurando la continuidad en el uso de los buses durante la vigencia de los contratos, con independencia del operador que preste el servicio.

históricamente enfrentaban los nuevos operadores, asociada a la necesidad de asumir la carga financiera derivada de la adquisición de buses y terminales como condición para participar en los procesos licitatorios²⁰. Dicho proceso licitatorio concluyó, conforme a su plan de transición, en el año 2025²¹.

14. El proceso de licitación actualmente en curso, iniciado en agosto de 2025²², da continuidad al modelo establecido en el proceso de 2023, manteniendo en cada concesionario la obligación de operar los servicios y proveer -pero no financiar- los buses, y contempla la licitación de tres US (20, 21 y 22), equivalentes aproximadamente al 15% del total del Sistema²³.

15. En la actualidad, dado que los procesos licitatorios se han desarrollado de manera gradual y acotados a determinadas unidades, y no respecto del STPM en su conjunto, la flota se encuentra distribuida entre operadores adscritos al régimen de condiciones de operación y concesionarios adjudicados en procesos licitatorios recientes, reflejando una etapa de transición en la estructura del Sistema. En particular, coexisten tres modelos: i) operadores que continúan bajo condiciones de operación²⁴; ii) concesionarios que resultaron adjudicatarios en la licitación de 2019, en cuyo caso la provisión de flota fue licitada separadamente por el MTT, a través de un contrato de servicios complementarios; y iii) concesionarios que resultaron adjudicatarios en la licitación de 2023, en las que la provisión y el mantenimiento de la flota se encuentran integrados en el mismo contrato de concesión²⁵.

16. Así, mientras que en marzo de 2022 la totalidad de la flota operaba bajo el régimen de condiciones de operación, tras la implementación de la Licitación 2025 dicha modalidad

²⁰ Ídem.

²¹ Resolución Exenta N°1.156, de MTT, de fecha 7 de marzo de 2025, que aprueba el Plan de Transición, y su modificación contenida en la Resolución Exenta N°3.810, de MTT, de fecha 27 de agosto de 2025.

²² Con la venta de las bases de licitación realizada entre el 27 de agosto y el 9 de septiembre de 2025.

²³ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

²⁴ Ídem. Señala que el régimen de condiciones de operación se aplica respecto de aquellas unidades de negocio cuyos contratos de concesión, suscritos entre fines de 2011 y comienzos de 2012 tras el rediseño del Sistema, vencieron entre los años 2015 y 2022, de conformidad con la habilitación legal que faculta al MTT a disponer la continuidad transitoria de los servicios, régimen que ha sido objeto de sucesivas renovaciones mientras no se ha producido la adjudicación de nuevas concesiones mediante procesos licitatorios.

²⁵ Ídem. Informa que a la fecha coexisten en el Sistema: i) operadores bajo condiciones de operación, que representan aproximadamente un 30% de la flota (UN2, UN3, UN4 y UN5); ii) concesionarios que resultaron adjudicatarios en la licitación de 2019, que concentran cerca de un 40% del Sistema (US1 a US6); y iii) concesionarios que resultaron adjudicatarios en la licitación de 2023, que representan aproximadamente un 30% del total del Sistema (US14 a US18).

representará solo el 15% del Sistema. Según lo informado por el DTPM, el proceso licitatorio del 15% restante se desarrollaría en el año 2026 o 2027²⁶.

17. En el proceso licitatorio de 2025, que se consulta, se presentaron 63 ofertas, de las cuales 9 fueron descartadas por no cumplir los requisitos de admisibilidad, resultando 54 ofertas admisibles. Estas correspondieron a 21 ofertas para la US20, 17 ofertas para la US21 y 16 ofertas para la US22, presentadas por un total de ocho empresas distintas²⁷, ninguna de las cuales es la Consultante. Superada la etapa de evaluación técnica, las 54 ofertas admisibles avanzaron a la evaluación económica²⁸, la cual se realizó mediante el cálculo del valor económico de la oferta y la asignación de puntajes económicos en función de una escala relativa por unidad de servicio. Como resultado de dicho proceso, los mayores puntajes fueron obtenidos por Buses Vule S.A. (en adelante, “Vule”)²⁹ en las US20 y US21, y Consorcio Conecta en la US22, según consta en el acta de evaluación económica y final³⁰.

II. MERCADO RELEVANTE

18. El H. Tribunal ha sido consistente en señalar que, tratándose de procesos licitatorios, el mercado relevante puede definirse desde dos puntos de vista: *“el mercado en el cual la competencia relevante es la que se da entre los participantes de la licitación, y el mercado final en el cual incide la licitación”*³¹.

²⁶ Ídem.

²⁷ Véase: “Acta de Evaluación de Admisibilidad”, de MTT, de fecha 26 de enero de 2026. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacionVIAS25/Ev%20de%20Admisibilidad%20Vias.pdf> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

²⁸ Véase: “Acta de Evaluación de Técnica”, de MTT, de fecha 30 de enero de 2026. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacionVIAS25/Acta%20de%20Evaluacion%20Tecnica%202026%201.pdf> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

²⁹ Buses Vule S.A. y Buses Metropolitana S.A. presentan vínculos societarios a través del grupo “Mejores Tiempos”, toda vez que Inmobiliaria e Inversiones Mejores Tiempos Limitada participa con un 15,32% en Vule, mientras que mantiene un 68,18% de participación en Buses Metropolitana S.A. Disponible en: <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=V&rut=76071048&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=&vig=VI&control=svs&pestanía=5> y <https://www.cmfchile.cl/institucional/mercados/entidad.php?mercado=O&rut=99557440&grupo=&tip oentidad=RGEIN&row=AAAw2ACTAAAByzAAc&vig=VI&control=svs&pestanía=5> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

³⁰ Véase: “Acta de Evaluación Económica y Final”, de MTT, de fecha 09 de febrero de 2026. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacionVIAS25/ActaEvaluacionEconomica%20y%20Final%20LPC UV2026.pdf> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

³¹ Sentencia N° 114/2011 H. TDLC, considerando 27°.

19. En el contexto de licitaciones públicas, corresponde determinar si, en su calidad de organismo de la Administración del Estado, la entidad convocante actúa como un agente económico —esto es, como demandante de bienes o servicios— o bien como un ente regulador que asigna derechos o recursos escasos, reemplazando la competencia en el mercado por competencia por el mercado, de modo que el adjudicatario sirva un mercado de manera monopólica por un período de tiempo³². En el primer caso, el mercado relevante involucrado será aquel en el que inciden los bienes o servicios licitados³³; mientras que, en el segundo, el mercado relevante será precisamente la licitación³⁴.

20. De acuerdo con las BALI 2025, el MTT actúa en este caso como un ente regulador que asigna derechos de uso sobre vías de transporte urbano³⁵, configurando competencia por el mercado. En efecto, la normativa aplicable establece que, en las vías del área regulada, no pueden operar otros servicios de transporte público urbano remunerado de pasajeros mediante buses, a excepción de quienes resulten adjudicatarios de estas concesiones o modalidades equivalentes³⁶. En consecuencia, una vez adjudicada la licitación, el concesionario pasa a servir el mercado de manera exclusiva en los recorridos definidos, por un período de diez años³⁷.

21. En este caso, el objeto de la licitación corresponde a la asignación de derechos de uso de vías para la operación de tres unidades de servicios, US20, US21 y US22, las cuales comprenden un conjunto específico y predeterminado de recorridos dentro del área regulada³⁸. Así, el mercado relevante, desde el punto de vista del producto, se circunscribe a la concesión de dichas US.

22. Desde el punto de vista geográfico, las tres US comprenden un total de 51 servicios, respecto de los cuales no existe posibilidad de sustitución competitiva *ex post* durante la fase de operación³⁹, atendida la exclusividad legal en el uso de vías. Estos servicios

³² Sentencia N°169/2019 H. TDLC, considerando 3°.

³³ Sentencia N°114/2011 H. TDLC, considerando 27° y ss.

³⁴ Sentencia N°138/2014 H. TDLC, considerando 10°.

³⁵ BALI 2025, p. 4, indica que el Ministerio cuenta con la facultad de entregar en concesión el uso de vías para la prestación de servicios de transporte público remunerado de pasajeros.

³⁶ Ídem, p. 14.

³⁷ Ídem, p. 8.

³⁸ Ídem, p. 14, señala que los contratos de concesión tendrán un plazo de diez (10) años contados desde el término del periodo de transición, el que podrá reducirse a siete (7) años o extenderse hasta catorce (14) años, según los resultados que arroje la revisión del desempeño del Concesionario.

³⁹ Ídem, p. 14, donde se individualizan los recorridos licitados correspondientes a las siguientes unidades de servicio: i) US20: 115, 115c, 233, 286, 506v, 546e, G01, G01c, G04, G05, G07, G11,

actualmente son prestados en el marco de condiciones de operación vigentes, próximas a su vencimiento, por las empresas Subus Chile S.A. (en adelante, “**Subus**”) en la UN2, Vule en la UN3, Voy Santiago SpA (en adelante, “**Voy**”) en la UN4 y Buses Metropolitana S.A. (en adelante “**Metbus**”) en la UN5⁴⁰.

23. Desde una perspectiva más amplia, y conforme a los antecedentes técnicos contenidos en el documento denominado “Contenido Esencial”, publicado en diciembre de 2024, con anterioridad a la dictación de las BALI 2025, la red de transporte público regulado mediante buses en el área metropolitana cubre aproximadamente 3.150 kilómetros de red vial. De dicho total, 856 kilómetros forman parte de los servicios incluidos en el presente proceso licitatorio, lo que representa aproximadamente un 27% de la red completa⁴¹.

24. En términos operacionales, las US20, US21 y US22 comprenden en conjunto una flota de 904 buses. De estos, 873 corresponden a buses que serán traspasados por el MTT desde los antiguos operadores a los nuevos adjudicatarios, mientras que 31 corresponden al número mínimo de buses adicionales que deberá incorporar el adjudicatario de la US22, conforme a las exigencias establecidas en las BALI 2025⁴². Asimismo, los terminales de apoyo dispuestos por el MTT para las tres US licitadas se ubican en las siguientes comunas: i) US20: La Florida, San Bernardo, Maipú, Peñalolén y Puente Alto; ii) US21: Pudahuel, Peñalolén y Maipú; y iii) US22: Quilicura y San Bernardo⁴³.

25. Adicionalmente, las BALI 2025 establecen condiciones estructurales homogéneas para todos los potenciales oferentes, garantizando que la competencia se centre exclusivamente en la eficiencia del servicio y no en la ventaja competitiva derivada de la propiedad previa de activos críticos, tales como terminales y buses. En particular, el MTT pondrá a disposición de quienes resulten adjudicatarios dichos activos, los cuales se

G13, G13c, G15, G16, G18, G34 y G35; ii) US21: 111, 113, 113c, 113e, 426, 504, 508, 514, 514c, I04, I04c, I04e y J01; y iii) US22: 211c, 228, 262N, 307, 307c, 307e, 308, 308c, 314, 314c, 315e, B45, G08, G22, G22y, G27, G32, G37 y G38.

⁴⁰ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

⁴¹ Véase: “Contenido Esencial”, de fecha diciembre de 2024, de MTT y DTPM, p. 28. Disponible en: https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion24/Contenido%20Esencial_2024_4_12.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁴² BALI 2025, Anexo N°7

⁴³ Ídem, Anexo N°17.

encuentran individualizados en el Anexo N°17⁴⁴ y Anexo N°18⁴⁵ de las bases, respectivamente.

26. En suma, el proceso de evaluación de ofertas —que contempla fases sucesivas de admisibilidad, evaluación técnica, evaluación económica y evaluación final⁴⁶— constituye el único espacio competitivo efectivo entre operadores actuales y potenciales. En consecuencia, cualquier análisis de libre competencia debe focalizarse en la forma en que las BALI 2025 configuran los incentivos, costos y posibilidades de participación en este proceso, entendido como un mercado relevante autónomo, y no en la etapa posterior de prestación del servicio, la cual se desarrolla bajo condiciones de exclusividad.

27. En el capítulo siguiente se analizarán los problemas de competencia de que adolecerían las BALI 2025 de acuerdo con lo planteado por Transportes Villarrica en su consulta.

III. PROBLEMAS DE COMPETENCIA PLANTEADOS POR LA CONSULTANTE

28. Transportes Villarrica consulta al H. Tribunal si las BALI 2025 afectarían la competencia en tres aspectos distintos. En primer lugar, al incluir solo parte de los recorridos de las UN2, 3, 4 y 5 en la nueva licitación. En segundo lugar, al obligar a los adjudicatarios de las US20 y US21 a recibir buses eléctricos de una marca que requiere de un sistema de carga que opera con un estándar distinto al del resto de los buses eléctricos que operan en el Sistema. Finalmente, al restringir el límite máximo de adjudicación, excluyendo del cálculo la flota operada bajo la modalidad denominada “condiciones de operación”.

A. La exclusión de recorridos en las unidades de servicios licitadas

29. La Consultante señala que las BALI 2025 contemplan que solo parte de las unidades de negocio 2, 3, 4 y 5 serán traspasadas a las unidades de servicios 20, 21 y 22 en este proceso. Así, algunos recorridos que actualmente forman parte de tales UN se mantendrán operando bajo la modalidad de condiciones de operación en lugar de la modalidad de concesiones licitadas. En ese contexto, argumenta que esa decisión de diseño de las bases

⁴⁴ Ídem, Anexo N°17. En caso de resultar insuficientes, dichas bases establecen que el concesionario debe procurar terminales adicionales por su propia cuenta y riesgo, sin que exista un mercado alternativo dentro del área regulada que permita competir en igualdad de condiciones fuera del esquema concesionado.

⁴⁵ Ídem, Anexo N°18.

⁴⁶ Ídem, pp. 38-45.

tendría efectos indeseados, como reducir el universo de servicios sujetos a competencia y permitir a ciertos incumbentes mantener recorridos operando bajo el sistema de condiciones de operación, lo que les otorgaría rentas superiores a las que se obtienen bajo las nuevas licitaciones y que podrían utilizar para financiar ofertas más agresivas en la licitación que se consulta⁴⁷.

A.1. Justificación de la autoridad para incluir solo algunos recorridos

30. Según lo informado por el DTPM, la decisión de licitar gradualmente los servicios del Sistema responde a la complejidad técnica, logística, presupuestaria y operativa que caracteriza a estos procesos, lo que impide su concesión integral en una única instancia sin comprometer la continuidad del servicio. En efecto, debe considerarse que la adjudicación de concesiones de vías lleva aparejada una serie de desafíos como el traspaso de flota, de terminales, instalación de infraestructura de carga, contratación y capacitación de trabajadores (especialmente conductores profesionales), suscripción de contratos de arrendamiento, comodatos, cesiones, mandatos, entre otros, que no deben afectar a los usuarios del servicio de transporte⁴⁸.

31. En consecuencia, los procesos licitatorios han sido diseñados de manera progresiva, con el objeto de evitar riesgos de disrupción que podrían afectar a millones de usuarios. La definición de los servicios particulares a ser incluidos en cada proceso licitatorio responde a criterios objetivos, entre los que se cuentan la equidad territorial, la antigüedad de la flota, la eficiencia presupuestaria y la disponibilidad de infraestructura terminal⁴⁹.

32. Asimismo, conforme a lo informado por el DTPM, este diseño se encuentra respaldado por antecedentes técnicos y procesos públicos desarrollados por dicha autoridad. Entre ellos se mencionan: i) un informe elaborado por el Programa de Vialidad y Transporte Urbano SECTRA⁵⁰, que evalúa el impacto social, la eficiencia económica y los beneficios que esta licitación traería a la ciudadanía; ii) un proceso de participación

⁴⁷ Consulta de Transportes Villarrica, pp. 32 y ss.

⁴⁸ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°316-2026, de fecha 17 de febrero de 2026.

⁴⁹ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

⁵⁰ Véase: “Análisis de la Operación del Sistema de Transporte Red Movilidad”, de MTT, de fecha diciembre de 2024. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion24/5%20Informe%20SECTRA%20Analisis%20de%20la%20Operacion.pdf> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

ciudadana⁵¹⁻⁵², orientado a recoger las necesidades de las comunidades en torno a tres dimensiones —buses, infraestructura y servicios—, incorporando una mirada transversal de accesibilidad universal y perspectiva de género; iii) un documento denominado Contenido Esencial⁵³, que describe la delimitación geográfica y el tamaño de las unidades de servicios licitadas; y iv) informes técnicos de la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones de la Región Metropolitana⁵⁴. Adicionalmente, el DTPM indicó que, previo a la redacción de las BALI 2025, se realizó un proceso de consulta al mercado de proveedores de buses, en el que participaron 12 empresas, comprendiendo fabricantes de buses, distribuidores, financistas y proveedores de infraestructura de carga⁵⁵.

33. En cuanto a la estructura de pagos, el DTPM informó que, en el régimen de condiciones de operación, los montos pagados por el MTT a los operadores se determinan principalmente en función de los pasajeros transportados, los kilómetros recorridos, el cumplimiento de indicadores operacionales y otros parámetros contractuales asociados a niveles de desempeño, incorporando además ajustes vinculados a la evolución de la demanda. Por su parte, en el caso de los contratos de concesión adjudicados en procesos licitatorios, los pagos contemplan —además de los componentes asociados a oferta y demanda ajustados por niveles de servicio— partidas relativas a las cuotas de flota de buses nuevos y traspasados, así como pagos vinculados a infraestructura de carga⁵⁶.

34. En consecuencia, ambos regímenes presentan estructuras de remuneración diferenciadas, definidas contractualmente, que tornan dudosa la comparación realizada por la Consultante⁵⁷. Adicionalmente, durante la Investigación, esta Fiscalía fue informada de otros factores a considerar. A modo de ejemplo, los participantes del mercado declararon

⁵¹ Véase: “Contenido Esencial”, de fecha diciembre de 2024, de MTT y DTPM, pp. 4-5. Disponible en: https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion24/Contenido%20Esencial_2024_4_12.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁵² Véase: “Devolución de resultados proceso participativo ¿Qué te mueve?”, de MTT y DTPM, de 2023. Disponible en: https://www.dtpm.cl/archivos/Resultados%20Que%20Te%20Mueve_.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁵³ Véase: “Contenido Esencial”, de fecha diciembre de 2024, de MTT y DTPM. Disponible en: https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion24/Contenido%20Esencial_2024_4_12.pdf [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁵⁴ Véase: “Informe Artículo 3 Ley 18.696”, de Secretaría Regional Ministerial. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion24/3%20Informe%20Secretaria%20Regional%20Ministerial%20de%20Transportes%20y%20Telecomunicaciones%20Region%20Metropolitana.pdf> [fecha de última consulta: 25 de febrero de 2026].

⁵⁵ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

⁵⁶ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°316-26, de fecha 17 de febrero de 2026.

⁵⁷ Consulta de Transportes Villarrica, Tabla N°6: Precios pagados a operadores de Unidades N°s 3, 5, 14, 15, 16, 19 y 18.

tener estructuras de costos diferentes⁵⁸, por lo que no es posible inferir, del monto pagado por el Sistema a las empresas que operan bajo el esquema de “condiciones de operación”, si éstos efectivamente cuentan con “rentas extraordinarias”⁵⁹.

35. Sin perjuicio de lo anterior, según la proyección de pagos a operadores bajo los escenarios con y sin licitación efectuada por el DTPM para el año 2027 —considerando la operación en régimen y, en el caso del escenario con licitación, los parámetros establecidos en el Acta de Evaluación Económica y Final—, existiría un ahorro anual de \$20.388 millones anuales. Asimismo, el DTPM indica que la Licitación 2025 permitiría disminuir aproximadamente en un 17% el costo por kilómetro en comparación con el régimen de condiciones de operación, lo que se explica por las eficiencias de la electromovilidad, la reducción en el costo de los buses y que, a partir del proceso 2023, se modificó el esquema de licitación⁶⁰. En este contexto, la información proporcionada por la autoridad evidencia que la implementación de la Licitación 2025 se proyecta como presupuestariamente más eficiente para el Sistema en su conjunto.

36. Finalmente, cabe indicar que una vez implementada la Licitación 2025, solo un 15% de la flota total permanecerá bajo condiciones de operación, operada por Subus, Vule, Voy y Metbus, las que igualmente se encuentran habilitadas para participar en procesos licitatorios futuros. Sobre esta base, corresponde analizar si resulta plausible la existencia de un efecto exclusorio derivado de eventuales subsidios cruzados, en los términos planteados por la Consultante.

A.2. Plausibilidad de efecto exclusorio derivado de subsidios cruzados

37. La Consultante sostiene que las empresas que actualmente operan bajo la modalidad de condiciones de operación obtendrían rentas extraordinarias que podrían ser utilizadas para subsidiar ofertas agresivas en la Licitación 2025 o en procesos futuros, generando un

⁵⁸ Toma de declaración de fecha 8 de enero de 2026.

⁵⁹ Sin perjuicio de lo anterior, cabe señalar que la respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°316-26, de fecha 17 de febrero de 2026, incorpora un ejercicio comparativo de costos por kilómetro proyectados para el año 2027, bajo escenarios con y sin licitación, considerando la operación en régimen y, en el caso del escenario con licitación, los parámetros establecidos en el Acta de Evaluación Económica y Final. Con todo, aun teniendo a la vista dicho ejercicio, esta Fiscalía estima que persisten diferencias en la fórmula de pagos efectuados por el MTT bajo el esquema de “condiciones de operación” y aquellos derivados de contratos de concesión adjudicados vía licitación, que afectan la comparabilidad económica de los valores observados. En consecuencia, no resulta metodológicamente adecuado inferir, a partir de una comparación agregada de costos por kilómetro, la existencia de eventuales rentas extraordinarias, en los términos propuestos por la Consultante.

⁶⁰ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°316-26, de fecha 17 de febrero de 2026.

eventual efecto exclusorio sobre competidores que no operan recorridos bajo dicho régimen⁶¹.

38. Desde una perspectiva económica, la mera posibilidad contable de subsidios cruzados no resulta controvertida. Sin embargo, lo relevante para el análisis competitivo no es su plausibilidad abstracta, sino la existencia de una lógica económica racional que haga verosímil su utilización con fines exclusorios. En este contexto, la hipótesis planteada por la Consultante supone que una empresa estaría dispuesta a utilizar las rentas obtenidas en una operación vigente para subsidiar pérdidas deliberadas en otra, a través de una oferta que no alcance a cubrir sus costos medios.

39. Este tipo de estrategia requiere de la existencia de incentivos económicos para incurrir en pérdidas deliberadas en el presente, con la expectativa razonable de recuperar dichas pérdidas en el futuro mediante el ejercicio del poder de mercado. En mercados sujetos a un esquema de “competencia por el mercado” —como ocurre en este caso—, este tipo de estrategia no resulta efectiva.

40. En efecto, la eventual recuperación de pérdidas depende de procesos licitatorios y eventuales adjudicaciones que son inciertas, dado que debe competirse en dichos procesos licitatorios y que no existe un cronograma oficial definido, aun cuando pudiera esperarse que tales procesos se desarrollen en los próximos años⁶².

41. Además, las empresas que actualmente operan bajo la modalidad de condiciones de operación se encuentran sujetas a limitaciones de adjudicación establecidas por el MTT, actualmente fijadas en un máximo de dos US por licitación y un tope de 25% de la flota total, lo que restringe significativamente la posibilidad de consolidar una posición que permita recuperar eventuales pérdidas mediante procesos futuros. Es decir, la misma estructura del sistema impide la existencia de un único operador, por lo que aún si se lograra excluir competidores de una licitación particular mediante subsidios cruzados, ello no asegura que en las próximas licitaciones no se vaya a enfrentar competidores, debilitando significativamente los incentivos económicos para implementar dicha estrategia. Finalmente, cabe indicar que se trata de servicios estrictamente regulados, no siendo posible para el adjudicatario degradar su calidad para reducir el nivel de pérdida en la que incurriría.

⁶¹ Consulta Transportes Villarrica, p. 41.

⁶² Según lo señalado por la DTPM en respuesta al Oficio Ord. FNE N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026, el proceso de licitación de los servicios correspondientes al 15% restante del Sistema se debería desarrollar a partir del año 2026/2027, con todo lo que implica el proceso de elaboración de bases, con el objetivo de mantener el equilibrio financiero del sistema de largo plazo y la continuidad de los servicios.

42. Este razonamiento es consistente con la jurisprudencia en materia de estrategias predatorias. En particular, el H. Tribunal ha señalado que, para configurar una práctica de precios predatorios, deben concurrir copulativamente dos requisitos: i) que la empresa cuente con suficiente poder de mercado que le otorgue una expectativa razonable de recuperar en el futuro las pérdidas incurridas en el corto plazo; y ii) que haya ofertado bienes o servicios por debajo de sus costos evitables durante un período suficiente para desplazar a sus competidores⁶³. En el presente caso, el primer requisito no se verifica, toda vez que, como se señalara *supra*, las limitaciones inherentes a los servicios concesionados no permiten la recuperación de las pérdidas durante el transcurso de la concesión.

43. En relación con los resultados recientes de los procesos licitatorios del sistema se observa, además, que éstos han contado con una participación amplia y efectiva de operadores: en la Licitación 2023 participaron ocho empresas⁶⁴, de las cuales siete volvieron a participar en la Licitación 2025⁶⁵. Este antecedente da cuenta de una presión competitiva sostenida en el mercado por la adjudicación de unidades de servicio, lo que refleja la baja plausibilidad de la implementación de una estrategia consistente en ofertar agresivamente en el presente con la expectativa razonable de recuperar dichas pérdidas en futuras licitaciones.

44. En suma, esta Fiscalía observa, en primer lugar, que existen justificaciones razonables y de política pública que llevaron al MTT a concesionar solamente parte de los recorridos del Sistema en la Licitación 2025. Adicionalmente, no identifica que dicha decisión genere riesgos de competencia plausibles, ya que la alegación de la Consultante descansa en una hipótesis que no se sustenta desde un punto de vista económico.

B. Buses eléctricos que requieren de un sistema de carga incompatible

B.1. Bienes afectos

45. Los denominados “bienes afectos” a los servicios de transporte público de pasajeros prestados bajo un régimen de concesión de uso de vías o una modalidad equivalente (como la de condiciones de operación), están constituidos por aquellos bienes muebles o inmuebles necesarios para la prestación de estos servicios. Que sean “afectos” importa que, cada vez que se ponga término por cualquier causal a la prestación de servicios por

⁶³ Sentencia 78/2008 H. TDLC, considerando 3°.

⁶⁴ Acta de evaluación técnica, de fecha 10 de septiembre de 2024. Disponible en: https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion23/Acta%20Evaluacion%20Tecnica_Lic2023.pdf

⁶⁵ Acta de evaluación técnica, de fecha 30 de enero de 2026. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacionVIAS25/Acta%20de%20Evaluacion%20Tecnica%202026%201.pdf>

parte de un operador, serán inmediatamente transferidos al nuevo prestador del servicio, debiendo el MTT llevar un registro de estos, en el que los concesionarios deben inscribirlos⁶⁶.

46. En línea con lo anterior, desde el año 2019, las bases de licitación establecen la obligación de restitución de los inmuebles al término del contrato de concesión, disponiendo expresamente que la infraestructura asociada a la prestación del servicio no puede ser retirada ni separada del inmueble al término de la concesión, salvo instrucción expresa del MTT⁶⁷.

47. El régimen legal de bienes afectos descrito tiene por finalidad asegurar la continuidad operacional del Sistema con independencia del operador adjudicatario y, adicionalmente, resguardar la igualdad de condiciones entre los oferentes, evitando que los operadores incumbentes obtengan ventajas competitivas derivadas del control, retención o exclusividad sobre infraestructura esencial. Según esta Fiscalía, este diseño resulta consistente con un enfoque licitatorio orientado a disminuir las barreras de entrada en la competencia por el mercado.

48. En consecuencia, el régimen de bienes afectos se configura como un elemento estructural del diseño licitatorio, destinado a neutralizar eventuales ventajas competitivas derivadas de la titularidad o control de activos esenciales, asegurando tanto la continuidad operacional del Sistema como la igualdad de condiciones entre los oferentes. Sin perjuicio de lo anterior, en la sección siguiente se expondrá el planteamiento de la Consultante, conforme al cual determinadas condiciones técnicas asociadas a la asignación y operación de dichos bienes —en particular, aquellas relativas a los sistemas de carga—configurarían una barrera técnica de entrada.

B.2. Barrera técnica de entrada

49. Desde la perspectiva de la libre competencia, una barrera a la entrada puede definirse como un costo en el que debe incurrir un entrante que los actuales competidores ya amortizaron y no tienen en la actualidad, o en el que no debieron incurrir para ingresar al mercado en el que participan. En general se trata de características del mercado que otorgan ventaja a los agentes económicos que participan del mismo respecto de sus

⁶⁶ Véase artículo 3° nonies de la Ley N°18.696, que regula el régimen de bienes afectos a la concesión.

⁶⁷ “Contrato de Concesión de Uso de Vías 2019”, Resolución N°57-2019, de fecha 29 de noviembre de 2019, p. 37; “Contrato de Concesión de Uso de Vías 2023”, Resolución N°24-2023, de fecha 30 de junio de 2023, p. 40; y “Contrato de Concesión de Uso de Vías 2025”, Resolución N°2-2025, de fecha 17 de febrero de 2025, p. 40.

competidores potenciales o actores en mercados próximos o aledaños, impidiendo, retardando o haciendo más costoso su ingreso⁶⁸.

50. En este contexto, la Consultante sostiene que el diseño de las BALI 2025 —en particular, la asignación obligatoria de ciertos activos y las condiciones técnicas bajo las cuales deben ser operados— configuraría una barrera técnica artificial. A su juicio, la incorporación de activos que requieren infraestructura de carga potencialmente incompatible con el estándar técnico definido en la propia licitación podría: i) incrementar significativamente los costos de ciertos oferentes; ii) favorecer indebidamente a operadores incumbentes que ya disponen de dicha infraestructura; y iii) reducir el número de competidores idóneos capaces de formular ofertas competitivas⁶⁹.

51. En particular, la Consultante sostiene que solo una empresa, Metbus, en su calidad de actual operadora de 225 buses eléctricos marca BYD, dispondría de los sistemas y de la infraestructura eléctrica que cumplirían con el estándar requerido para su carga. En consecuencia, cualquier otro oferente —según dicha hipótesis— debería adquirir cargadores nuevos, ejecutar proyectos eléctricos adicionales, obtener autorizaciones del fabricante y absorber directamente los costos que excedan el límite de 9 UF por bus, lo que otorgaría una ventaja competitiva a Metbus⁷⁰.

52. Sin embargo, dicho planteamiento no resulta consistente con el diseño regulatorio implementado a partir de 2019 ni con el texto de la Licitación 2025 en cuestión. En efecto, el régimen de bienes afectos asegura que los activos indispensables para la operación del servicio —incluida la infraestructura asociada— se transfieren en igualdad de condiciones a cualquier adjudicatario de una determinada US. En consecuencia, las eventuales ventajas derivadas de la operación previa de buses eléctricos no se mantienen en el proceso licitatorio, toda vez que los activos relevantes no permanecen bajo el control del actual operador. Desde una perspectiva competitiva, este diseño traslada los requerimientos de inversión desde los operadores hacia el Sistema, asegurando igualdad de condiciones *ex ante* entre los participantes y reforzando la neutralidad del proceso licitatorio.

53. Adicionalmente, la hipótesis planteada por la Consultante carece de sustento en los hechos, dado que Metbus no presentó ofertas en la Licitación 2025, por lo que la supuesta

⁶⁸ Véase: Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales, de FNE, de mayo de 2022, p. 41. Disponible en: <https://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2022/05/20220531.-Guia-para-el-Analisis-de-Operaciones-de-Concentracion-Horizontales-version-final-en-castellano.pdf>

⁶⁹ Consulta Transportes Villarrica, pp. 41-42.

⁷⁰ Ídem, p. 3.

ventaja competitiva que se le atribuye por poseer determinada infraestructura de carga no podría materializarse en la práctica ni afectar el resultado del proceso competitivo.

54. En lo relativo a la infraestructura de carga, según lo informado por el DTPM, las BALI 2025 establecen como precio máximo el equivalente a nueve (9) UF por bus asociado a la infraestructura de carga en cada terminal dispuesto por el MTT que lo requiera⁷¹. En esta misma línea, la cuota de infraestructura de carga puede solicitarse respecto de todo tipo de buses —diésel o eléctricos—, siempre que el proyecto cumpla los requerimientos técnicos establecidos en las bases. Asimismo, dicha cuota puede aplicarse tanto a buses traspasados como a buses nuevos, y puede destinarse a la adquisición de nuevos cargadores o a la adaptación de infraestructura existente, incluyendo la compra de adaptadores⁷². En consecuencia, esta regla opera como un límite regulatorio uniforme aplicable a cualquier oferente.

55. En el caso específico de los cargadores de los buses eléctricos marca BYD, el DTPM informó que éstos serán cedidos a los adjudicatarios de las US20 y US21, en atención a que se contempla el traspaso de dos terminales eléctricos operativos —TCUV46 Los Pinos y TCUV49 Los Lingues— los cuales están en proceso de adquisición por parte de la empresa Fondo de Infraestructura S.A.⁷³.

56. A este respecto, debe tenerse presente que los terminales del Sistema —que originalmente eran de propiedad de los operadores de las vías—, han sido adquiridos progresivamente por Fondo de Infraestructura S.A.⁷⁴, empresa del Estado cuyo objeto es el desarrollo de inversiones en proyectos de infraestructura⁷⁵, y posteriormente entregados en comodato a los concesionarios que se han ido adjudicando las licitaciones respectivas⁷⁶.

⁷¹ Este límite tiene su origen en las Bases de Licitación 2019, en las cuales se fijó dicho tope a partir de la información disponible sobre proyectos de infraestructura de carga vigentes en el Sistema al momento de su elaboración. Posteriormente, en las licitaciones de 2023 y 2025, este valor fue utilizado como referencia regulatoria atendido el carácter gradual de la implementación de la electromovilidad, con el objeto de resguardar el uso eficiente de los recursos públicos y evitar incrementos innecesarios en los costos del Sistema. De acuerdo con lo señalado en respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

⁷² Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°54-2026, de fecha 22 de enero de 2026.

⁷³ Ídem.

⁷⁴ Sociedad Anónima creada por la Ley N°21.082, de fecha 24 de marzo de 2018.

⁷⁵ Artículo 1°, Ley 21.082, de fecha 24 de marzo de 2018: “Autorízase al Estado para desarrollar las actividades empresariales de financiamiento e inversión referidas a proyectos de infraestructura, así como el desarrollo, a través de terceros no relacionados, de los servicios anexos a los mismos, incluyendo su construcción, ampliación, reparación, conservación y explotación, en conformidad y con estricta sujeción a lo dispuesto en esta ley.”

⁷⁶ Apéndice N°9, BALI 2025.

57. En consecuencia, no se advierte que en el diseño de las BALI 2025 la asignación de activos ni las condiciones técnicas asociadas a la infraestructura de carga configuren una barrera técnica de entrada desde la perspectiva de la libre competencia. Por el contrario, el régimen vigente se estructura precisamente para neutralizar eventuales ventajas estructurales vinculadas al acceso a activos esenciales, contener costos adicionales mediante reglas regulatorias uniformes y asegurar la participación efectiva de operadores incumbentes y entrantes en condiciones competitivas equivalentes.

C. Límite máximo de adjudicación y exclusión de condiciones de operación

58. El límite máximo de adjudicación (en adelante, “**CAP**”), en el contexto de los procesos licitatorios del Sistema, corresponde a un tope del objeto licitado que puede ser adjudicado a un mismo oferente o grupo económico. Este mecanismo se inserta en el diseño regulatorio del servicio y responde principalmente a consideraciones asociadas al adecuado funcionamiento del STPM, tales como asegurar su continuidad y regularidad, reducir la dependencia estructural del Estado respecto de un único operador y mitigar los riesgos derivados de una excesiva concentración operativa.

C.1. Reducción de 50% a 25% del límite máximo de adjudicación

59. Según lo informado por el DTPM, la actualización del límite máximo de adjudicación respondió a objetivos propios del diseño regulatorio del Sistema, tales como la diversificación de los operadores y la mitigación de riesgos asociados a una excesiva concentración operativa. En particular, en los procesos licitatorios de 2019 y 2023 se estableció que ninguna empresa pudiera concentrar más del 50% de la flota del Sistema, junto con el diseño de US de menor tamaño, cuyo promedio no superaba los 400 buses.

60. No obstante, el límite del 50% se convirtió en una restricción inaplicable para el proceso de Licitación 2025, atendido el tamaño acotado de las US y el hecho de que el Sistema se encuentra licitado en aproximadamente un 70% (proporción que alcanzará un 85% una vez finalizado este proceso). Adicionalmente, se buscaba aumentar la presión competitiva por la adjudicación de las concesiones. Ambos aspectos habrían hecho necesaria su actualización⁷⁷.

61. Asimismo, el DTPM señala expresamente que *“la reducción al 25% permite el crecimiento de todas las empresas que actualmente operan en el Sistema”*, y que esto *“resulta evidente al observar que se presentaron 63 ofertas al proceso, donde hubo*

⁷⁷ Respuesta del DTPM a Oficio Ord. FNE N°54-2026, de 22 de enero de 2026.

presencia de empresas no incumbentes, lo que da cuenta de un proceso competitivo y atractivo para la industria”⁷⁸⁻⁷⁹.

62. Sin perjuicio de que el CAP persigue objetivos regulatorios asociados al funcionamiento del Sistema —tales como evitar una concentración excesiva, mitigar riesgos de dependencia estructural y resguardar la continuidad del servicio—, el análisis que corresponde efectuar en esta sede se circunscribe a evaluar si la reducción del CAP a un 25% genera efectos restrictivos sobre la competencia en el proceso licitatorio. En este sentido, la modificación debe ser examinada a la luz de su eventual incidencia en la participación de oferentes y en la intensidad competitiva observada.

63. Con el objeto de dimensionar los efectos de la modificación del límite máximo de adjudicación sobre la competencia, se consolidó la flota total del Sistema previa a la implementación de la Licitación 2025, a partir de la información proporcionada por el DTPM⁸⁰. Sobre dicha base, se sistematizó la flota asociada a cada US vigente bajo contratos de concesión en régimen y a cada UN operada bajo condiciones de operación, identificando la empresa operadora correspondiente. En particular, la flota concesionada derivada de las licitaciones anteriores —previas a la de 2025— asciende a 4.729 buses, mientras que la flota total del Sistema, incluyendo las unidades operadas bajo condiciones de operación, alcanza aproximadamente 7.200 buses, conforme se detalla en la **Tabla N°1**.

Tabla N°1: Flota total.

UN	Empresa	Previo Licitación 2025	Licitación 2025 implementada
UN2	Subus Chile S.A.	122	122
UN3	Buses Vule S.A.	860	557
UN4	Voy Santiago S.A.	479	101
UN5	Buses Metropolitano S.A.	1.010	711
US1	Buses Alfa S.A.	346	346
US2	Buses Omega S.A.	369	369
US3	Santiago Transporte Urbano S.A.	328	328
US4	RBU Santiago S.A.	409	409
US5	Santiago Transporte Urbano S.A.	488	488

⁷⁸ Ídem.

⁷⁹ Véase: “Acta de apertura de ofertas técnicas y número reservado mínimo de buses por Unidad de Servicios”, de DTPM. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacionVIAS25/Acta%20de%20apertura%20tecnica%20vias%20.pdf>

⁸⁰ Respuesta del DTPM a Oficio Ordinario FNE N°316-26, de fecha 17 de febrero de 2026.

US6	RBU Santiago S.A.	502	502
US14	Voy Santiago 14 S.A.	393	393
US15	Voy Santiago 15 S.A.	442	442
US16	Gran Américas Santiago Chile S.A.	481	481
US17	Conecta 17 S.A.	458	458
US18	Conecta 18 S.A.	513	513
US20	Buses Vule S.A.	0	335
US21	Buses Vule S.A.	0	332
US22	Conecta S.A.	0	329

Fuente: Respuesta DTPM al Oficio Ordinario FNE N°316-26.

64. Para el cálculo del CAP actualmente vigente se utiliza la flota previa a la Licitación 2025 (4.729 buses), correspondientes a las unidades con contratos de concesión. En cambio, para el cálculo del CAP aplicado en las licitaciones anteriores se considera la flota implementada con posterioridad a dichos procesos, excluyendo las unidades de servicio que se encontraban en etapa de adjudicación (6.220 buses). En ambos casos se evalúan los distintos escenarios posibles de adjudicación, incorporando los buses traspasados por el MTT y los buses mínimos adicionales requeridos por unidad de servicio (904 buses)⁸¹, y verificando, a nivel agregado por empresa o grupo empresarial⁸², el cumplimiento del límite máximo de adjudicación aplicable, junto con el límite de dos unidades adjudicables por oferente⁸³ establecido en las BALI 2025, a fin de determinar el número máximo de US que cada operador podría adjudicarse sin exceder dicho límite.

65. Cabe precisar que, mientras la **Tabla N°1** presenta la flota por US, la **Tabla N°2** consolida dicha información a nivel de empresa o grupo empresarial, unificando aquellas sociedades que se consideran relacionadas de acuerdo con el artículo 100 de la Ley de Mercado de Valores N°18.045, con el objeto de reflejar adecuadamente la capacidad efectiva de adjudicación bajo el límite máximo previsto en las bases.

⁸¹ BALI 2025, Anexo N°18 y Anexo N°7, que establecen, respectivamente, los buses traspasados por el MTT y los buses mínimos requeridos por unidad de servicio. En particular, para la US20 el MTT traspasa 316 buses y no se exigen buses mínimos adicionales; para la US21 se traspasan 319 buses y no se exigen buses mínimos adicionales; y para la US22 se traspasan 238 buses y se establecen 31 buses mínimos adicionales, totalizando 269 buses para dicha unidad.

⁸² Ídem, p.26. Establece que ningún oferente, por sí o en conjunto con sus entidades relacionadas, en los términos previstos en el artículo 100 de la Ley N°18.045, puede resultar adjudicatario de más de dos Unidades de Servicio licitadas en el presente proceso.

⁸³ Desde un punto de vista del proceso competitivo dinámico, en un mercado regulado de transporte urbano de pasajeros puede ser problemático adjudicar un volumen muy grande de servicios a un solo proveedor, porque en dicho caso ciertos oferentes perdedores podrían quedar fuera del mercado o transformarse en oferentes más débiles para el futuro. Esto se resguarda con la limitación de 2 unidades de servicios por proceso de licitación, regla que se ha adoptado en los procesos de licitación 2019, 2023 y 2025. Véase respuesta del DTPM a Oficio Ordinario FNE N°316-26, de fecha 17 de febrero de 2026.

Tabla N°2: Número máximo de unidades adjudicables bajo escenarios de CAP.

Empresas	Con condiciones de operación	Sin condiciones de operación	CAP 50%	CAP 20%	CAP 25%
Mejores Tiempos (Vule - Metbus)	1.268	0	2	0	2
Subus Chile S.A.	122	0	2	2	2
Pacific Andes Ltda (Consortio Metropol Chile)	715	715	2	2	2
Santiago Transporte Urbano S.A.	816	816	2	2 ⁸⁴	2 ⁸⁵
RBU Santiago S.A.	911	911	2	1	1
Voy Santiago SpA.	936	835	2	1	1
Gran Américas Santiago Chile S.A.	481	481	2	2	2
Conecta S.A.	971	971	2	1	1

Fuente: Elaboración propia, a partir de información proporcionada por el DTPM en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°316-26, así como los Anexos N°7 y N°18 de las BALI 2025.

66. Como se observa en la **Tabla N°2**, el número máximo de unidades adjudicables varía significativamente según el CAP aplicado y, especialmente, según la base de cálculo considerada⁸⁶. En las licitaciones de 2019 y 2023 se estableció un CAP de 50%, calculado sobre la flota total del sistema incluyendo las unidades operadas bajo condiciones de operación, lo que arrojaba un umbral equivalente a 3.562 buses. Posteriormente, la primera propuesta de la Licitación 2025 contempló un CAP de 20%, también calculado sobre la flota total, lo que implicaba un límite de 1.425 buses. Finalmente, el diseño definitivo de la Licitación 2025 fijó un CAP de 25%, pero calculado únicamente sobre la flota concesionada —excluyendo las condiciones de operación— estableciendo un umbral equivalente a 1.408 buses.

67. Desde una perspectiva competitiva, el CAP de 50% aplicado en 2019 y 2023 no generaba restricciones efectivas en la práctica, atendido el tamaño de las US y la estructura del sistema en esos procesos. Por su parte, la primera propuesta de CAP de 20%, que incorporaba dentro de la base de cálculo flotas operadas bajo condiciones de operación,

⁸⁴ Santiago Transporte Urbano S.A. se encontraría habilitada para adjudicarse las combinaciones US20–US22 o US21–US22, pero no la combinación US20–US21.

⁸⁵ Ídem.

⁸⁶ Para efectos del cálculo, la flota de las unidades licitadas asciende a 904 buses en total, desagregados en 316 (US20), 319 (US21) y 269 (US22), esta última compuesta por 238 buses traspasados por el MTT —según lo establecido en el Anexo N°18 de las BALI 2025— y un mínimo de 31 buses adicionales exigidos conforme al Anexo N°7.

producía un efecto restrictivo respecto de sólo un grupo empresarial cuya participación provenía exclusivamente de dicho régimen, limitando su posibilidad de acceder a adjudicaciones. Finalmente, el CAP definitivo de 25%, que además excluye las condiciones de operación de la base de cálculo, ajusta el universo relevante para efectos del límite máximo y permite que todos los actores puedan, al menos, adjudicarse una US, compatibilizando los objetivos de diversificación y mitigación de riesgos sistémicos con la preservación de condiciones competitivas en el proceso.

68. En cuanto a la intensidad competitiva en los procesos licitatorios recientes, cabe destacar que en la Licitación 2019 se presentaron 16 ofertas correspondientes a 5 empresas para la adjudicación de 6 US, todas las cuales fueron declaradas técnicamente aceptables⁸⁷. Posteriormente, en la Licitación 2023 se presentaron 84 ofertas de 8 empresas distintas para la adjudicación de 5 US, superando todas las etapas de evaluación técnica⁸⁸. Finalmente, en la Licitación 2025 se presentaron 63 ofertas de 8 empresas distintas para la adjudicación de 3 US, de las cuales 54 ofertas superaron las etapas de admisibilidad y evaluación técnica⁸⁹.

69. Con el objeto de evaluar comparativamente la intensidad competitiva de los procesos licitatorios, resulta pertinente normalizar la participación observada en función del número de US efectivamente licitadas, utilizando información desagregada a nivel de cada US. Para estos efectos, se emplean dos indicadores complementarios: i) el promedio de empresas participantes por unidades licitadas; y ii) el número de ofertas presentadas por unidad licitada, calculado como el total de ofertas dividido por el número de unidades licitadas.

70. Bajo esta metodología, en la Licitación 2019 se observa que las seis US licitadas concentraron, en conjunto, 5 interesados que presentaron 16 ofertas en una o más unidades, lo que equivale a un promedio aproximado de 2,3 empresas por unidad y 2,7 ofertas por unidad. Por su parte, en la Licitación 2023, las cinco US concentraron 8 interesados que presentaron 84 ofertas en una o más unidades, alcanzando promedios de 5,0 empresas por unidad y 16,8 ofertas por unidad. Finalmente, en la Licitación 2025, considerando exclusivamente las 54 ofertas que superaron la evaluación técnica, las tres US concentraron 8 interesados que presentaron 54 ofertas en una o más unidades, lo que

⁸⁷ Acta de evaluación técnica, de fecha 27 de septiembre de 2021. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion21/Acta%20Evaluacion%20Tecnica.pdf>

⁸⁸ Acta de evaluación técnica, de fecha 10 de septiembre de 2024. Disponible en: https://www.dtpm.cl/descargas/licitacion23/Acta%20Evaluacion%20Tecnica_Lic2023.pdf

⁸⁹ Acta de evaluación técnica, de fecha 30 de enero de 2026. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/descargas/licitacionVIAS25/Acta%20de%20Evaluacion%20Tecnica%202026%201.pdf>

equivale a aproximadamente 6,7 empresas por unidad y 18,0 ofertas por unidad (**Tabla N°3**).

Tabla N°3: Intensidad competitiva en procesos licitatorios recientes.

Licitación	Cantidad de US licitadas	Total, de empresas participantes	Total, de ofertas admisibles	Empresas promedio por US	Ofertas promedio por US
2019 ⁹⁰	6	5	16	2,3	2,7
2023 ⁹¹	5	8	84	5,0	16,8
2025 ⁹²	3	8	54	6,7	18,0

Fuente: Elaboración propia, a partir de Acta de evaluación técnica, de fecha 27 de septiembre de 2021; Acta de evaluación técnica, de fecha 10 de septiembre de 2024; y Acta de evaluación técnica, de fecha 30 de enero de 2026.

71. En conjunto, estos antecedentes muestran un aumento sostenido tanto en la participación relativa de empresas como en la intensidad competitiva de los procesos licitatorios, medida a través del número de empresas y de ofertas por US.

72. Así, si bien la Consultante sostiene que el CAP del 25% distorsionaría la competencia por el mercado⁹³, no se observa una disminución de la intensidad competitiva por la licitación si se le compara con los procesos licitatorios anteriores, que solamente consideraban un CAP del 50%.

73. En cualquier caso, la ponderación de los eventuales efectos negativos del CAP sobre la competencia debe evaluarse considerando los objetivos de dicha limitación, tales como la prevención de escenarios de concentración operativa excesiva y la reducción de la dependencia estructural del Estado respecto de un único operador, atendido el carácter de servicio público esencial del transporte urbano.

⁹⁰ En particular, se registraron cuatro empresas en la US1; tres en la US2; dos en cada una de las US3, US4 y US5; y una en la US6, lo que equivale a un promedio de 2,3 empresas por unidad de servicio licitada en 2019. Asimismo, se contabilizaron cinco ofertas en la US1; tres en la US2; dos en la US3; tres en la US4; dos en la US5; y una en la US6, lo que implica un promedio de 2,7 ofertas por unidad de servicio licitada.

⁹¹ En particular, se presentaron seis empresas para la US14; cuatro para la US15; cinco para la US16; seis para la US17; y cuatro para la US18. En promedio, ello equivale a 4,8 empresas por unidad de servicio licitada en 2023. Asimismo, se presentaron 18 ofertas para la US14; 12 para la US15; 18 para la US16; 21 para la US17; y 15 para la US18. En promedio, ello equivale a 16,8 ofertas por unidad de servicio licitada.

⁹² En particular, se presentaron ocho empresas para la US20; seis para la US21; y seis para la US22. En promedio, ello equivale a 6,7 empresas por unidad de servicio licitada en 2025. Asimismo, se presentaron 21 ofertas para la US20; 17 para la US21; y 16 para la US22. En promedio, ello equivale a 18,0 ofertas por unidad de servicio licitada.

⁹³ Consulta Transportes Villarrica, p. 58.

74. Cabe agregar que las BALI 2025 contemplan expresamente el escenario en que un mismo oferente obtenga el mayor puntaje final en más de una US, superando el límite máximo de adjudicación permitido. En tal caso, establecen un mecanismo objetivo de reasignación, conforme al cual se comparan, para cada unidad, las diferencias de puntaje final entre la oferta inicialmente mejor evaluada y aquellas que le siguen en el ranking respectivo, procediéndose a reemplazar al adjudicatario por la oferta que le sigue en el orden de prelación en aquella o aquellas US en que la diferencia de puntaje final entre la primera y la segunda oferta sea menor, de manera de respetar las restricciones de adjudicación minimizando la pérdida relativa de eficiencia⁹⁴.

75. A juicio de esta Fiscalía, los antecedentes empíricos disponibles y el análisis económico efectuado no respaldan la alegación de que el CAP del 25% restrinja de forma relevante la competencia por el mercado. Por el contrario, la evidencia muestra un aumento sostenido en la participación relativa de empresas y en la intensidad competitiva de los procesos licitatorios, así como la presencia activa de operadores incumbentes con capacidad efectiva de adjudicación bajo dicho límite.

C.2. Exclusión de condiciones de operación del cálculo del límite máximo de adjudicación.

76. El Decreto Supremo N°212, de 1992, del MTT, dispone que la duración de las condiciones de operación no puede exceder de 18 meses, salvo que, por motivos fundados, se disponga su renovación⁹⁵. En la misma línea, el MTT se encuentra facultado para reducir total o parcialmente los servicios de condiciones de operación, por motivos fundados, debiendo informar dicha decisión al prestador de servicios con al menos 45 días de anticipación⁹⁶⁻⁹⁷⁻⁹⁸. Esta facultad resulta especialmente relevante respecto de aquellas empresas que, con posterioridad a la Licitación 2025⁹⁹, continuarán operando bajo este régimen, y confirma su naturaleza esencialmente transitoria y su subordinación a la planificación e implementación de nuevos procesos licitatorios.

77. Para esta Fiscalía, las condiciones de operación no resultan comparables con las US adjudicadas mediante licitación, atendido su carácter temporal y la menor estabilidad

⁹⁴ BALI 2025, pp. 48-49.

⁹⁵ Artículo 1° bis, Decreto Supremo N°212 de 1992.

⁹⁶ Ficha Técnica, Resolución Exenta N°33 de 2024.

⁹⁷ Ficha Técnica, Resolución Exenta N°21 de 2022.

⁹⁸ Ficha Técnica, Resolución Exenta N°20 de 2023.

⁹⁹ Empresas con condiciones de operación: Subus continuará operando en la unidad de negocio 2, Vule continuará operando en la unidad de negocio 3, y Metbus continuará operando en la unidad de negocio 5.

contractual derivada de la facultad del MTT de modificarlas o extinguirlas para dar paso a nuevas concesiones¹⁰⁰. En este contexto, la exclusión de la flota operada bajo condiciones de operación del universo de cálculo del CAP responde a diferencias estructurales relevantes entre ambos regímenes contractuales.

78. En este sentido, resulta razonable que el MTT haya excluido dicha flota del cálculo del CAP, en la medida que su inclusión habría implicado limitar la capacidad de participación de empresas, que operan bajo un régimen temporal y excepcional, en procesos licitatorios destinados a adjudicar concesiones de largo plazo.

79. Finalmente, cabe considerar que el propio diseño del Sistema contempla la licitación progresiva de los servicios actualmente prestados bajo condiciones de operación, conforme a la planificación del MTT. Lo anterior refuerza la razonabilidad de su exclusión del cálculo del CAP en la Licitación 2025, en tanto dichos servicios se encuentran llamados a incorporarse gradualmente a regímenes concesionales de carácter definitivo en procesos licitatorios futuros.

80. A fin de ilustrar el impacto de la exclusión de las condiciones de operación en la estructura del Sistema, la **Tabla N°4** presenta la participación de cada empresa en la flota total bajo dos universos de análisis: (i) considerando exclusivamente la flota asociada a contratos de concesión en régimen una vez implementada la Licitación 2025 (5.725 buses); y (ii) incorporando adicionalmente la flota operada bajo condiciones de operación vigentes (7.216 buses).

Tabla N°4: Participación de la flota total, con y sin condiciones de operación.

Empresas	Licitaciones		Licitaciones y condiciones de operación	
	N	%	N	%
Mejores Tiempos (Vule - Metbus)	667	11,7	1.935	26,8
Subus Chile S.A.	0	0,0	122	1,7
Pacific Andes Ltda (Consortio Metropól Chile)	715	12,5	715	9,9
Santiago Transporte Urbano S.A.	816	14,3	816	11,3
RBU Santiago S.A.	911	15,9	911	12,6
Voy Santiago SpA.	835	14,6	936	13,0

¹⁰⁰ En este mismo sentido se pronunciaron empresas operadoras del STPM durante la Investigación, en tomas de declaración de fechas 8 de enero y 18 de febrero, ambas de 2026.

Gran Américas Santiago Chile S.A.	481	8,4	481	6,7
Conecta S.A.	1.300	22,7	1.300	18,0

Fuente: Elaboración propia, a partir de información proporcionada por el DTPM en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°316-26.

81. Como se observa, el grupo Mejores Tiempos (Vule–Metbus) alcanza una participación de 11,7% de la flota bajo el universo “Licitaciones”. No obstante, al incorporar las condiciones de operación, su participación aumenta a 26,8%. Esta diferencia se explica porque una parte significativa de su flota se encuentra actualmente sujeta al régimen de condiciones de operación, cuyo carácter transitorio permite al MTT reducir o extinguir dichos servicios —total o parcialmente— con solo 45 días de anticipación, conforme a la normativa vigente. En consecuencia, una parte relevante de dicha participación no corresponde a concesiones adjudicadas bajo un régimen contractual estable de largo plazo, sino a servicios sujetos a planificación y reasignación progresiva por parte de la autoridad.

82. En este contexto, cabe destacar que el límite máximo de adjudicación de dos US operó como una restricción efectiva en la Licitación 2025, impidiendo que un mismo oferente pudiera adjudicarse una tercera unidad. Por su parte, el umbral del CAP 25% no se aplicó, en la medida que ningún operador superó el 25% de la flota concesional en régimen una vez implementada la Licitación 2025. En particular, el grupo Mejores Tiempos (Vule–Metbus) no contaba con flota asociada a contratos de concesión adjudicados en licitaciones previas; y Conecta S.A., aun siendo el operador con mayor participación en dicho universo, resultó adjudicataria de una sola US, alcanzando una participación de 22,7% de la flota concesional en régimen.

83. En definitiva, tanto la reducción del CAP al 25% como la exclusión de la flota operada bajo condiciones de operación del universo de cálculo responden a decisiones de diseño regulatorio orientadas a resguardar la continuidad, estabilidad y adecuada gestión del STPM. A la luz de los antecedentes empíricos disponibles —incluyendo la intensidad competitiva observada en los procesos recientes y la capacidad efectiva de adjudicación de los distintos operadores— no se advierte que dichas medidas hayan producido efectos restrictivos indebidos sobre la competencia por el mercado.

84. Por el contrario, el mecanismo mantiene espacios efectivos de participación y crecimiento para los operadores, dentro de un marco regulatorio que prioriza la continuidad operacional y la mitigación de riesgos sistémicos. En particular, la inclusión de la flota operada bajo condiciones de operación en el universo de cálculo del CAP podría haber restringido la capacidad de participación de operadores que actualmente prestan servicios bajo dicho régimen temporal y excepcional en procesos licitatorios destinados a adjudicar

concesiones de largo plazo, desincentivando su participación y justificando, por tanto, su exclusión atendida la finalidad y diseño del mecanismo.

IV. CONCLUSIONES

85. La decisión de la autoridad de licitar gradualmente los servicios del STPM (años 2019, 2023, 2025 y, conforme a la planificación informada por el DTPM, en 2026-2027) responde a la complejidad técnica, logística, presupuestaria y operativa que caracteriza a estos procesos, y que impide su concesión integral en una única instancia sin comprometer la continuidad del servicio. Si bien dicha definición parece estar suficientemente fundada, esta gradualidad se traduce en que actualmente coexistan operadores que prestan servicios bajo la modalidad de condiciones de operación y otros que lo hacen en virtud de contratos de concesión adjudicados en procesos licitatorios previos (de los cuales, a su vez, hay dos modalidades diferentes vigentes de manera simultánea).

86. A juicio de esta Fiscalía, la estrategia de subsidios cruzados planteada por la Consultante no presenta plausibilidad económica como estrategia exclusoria por distintas razones. Entre ellas, porque se trata de un mercado sujeto a un esquema de “competencia por el mercado”, en el que una eventual recuperación de pérdidas depende de adjudicaciones que son inciertas y que, además, se encuentran sujetas a límites máximos de adjudicación, a procesos competitivos abiertos y a condiciones regulatorias predeterminadas.

87. Asimismo, el régimen de bienes afectos, que se instauró a partir de la licitación del 2019 y que se mantiene hasta la de 2025, asegura que los activos indispensables para la operación del servicio —buses, terminales e infraestructura de carga asociada— se transfieran en igualdad de condiciones a cualquier adjudicatario de una determinada US. En consecuencia, las eventuales ventajas derivadas de la operación previa de buses eléctricos con determinados sistemas de carga no se mantienen en el proceso licitatorio, toda vez que los activos relevantes no permanecen bajo el control del actual operador, reforzándose la neutralidad competitiva *ex ante*.

88. Por su parte, los antecedentes empíricos disponibles no respaldan la alegación de la Consultante relativa a que el CAP del 25% pudiese distorsionar la competencia por el mercado. Sin perjuicio de que el CAP responde principalmente a objetivos operacionales del diseño regulatorio —tales como mitigar riesgos de concentración operativa y resguardar la continuidad del servicio—, la evidencia muestra un aumento sostenido en la intensidad competitiva de los procesos licitatorios, así como la existencia de capacidad efectiva de adjudicación por parte de los operadores actuales bajo el límite vigente.

89. Finalmente, la exclusión de la flota operada bajo condiciones de operación del universo de cálculo del CAP responde a diferencias estructurales relevantes entre esta modalidad y el régimen contractual de las licitaciones. Su inclusión habría implicado limitar la capacidad de participación de empresas que operan bajo un régimen temporal y excepcional en procesos licitatorios destinados a adjudicar concesiones de largo plazo, desincentivando su participación y siendo, por tanto, a juicio de esta Fiscalía razonable su exclusión en atención al diseño y finalidad del mecanismo.

POR TANTO,

AI H. TRIBUNAL DE DEFENSA DE LA LIBRE COMPETENCIA RESPETUOSAMENTE

PIDO: Tener presente los antecedentes aportados por la Fiscalía Nacional Económica.

OTROSÍ: Por este acto, acompaño los siguientes documentos:

1. Archivo Excel denominado "Memoria de cálculo Rol N°2834-26", correspondiente a tablas elaboradas por esta Fiscalía.
2. Archivo PDF denominado "Responde informe 2 FNE_firmado_DCP", correspondiente al Oficio N°5.115-26 del DTPM, emitido en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°316-26.
3. Archivo PDF denominado "Responde informe FNE_firmado PTS", correspondiente al Oficio N°2.439-26 del DTPM, emitido en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°54-26.

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