

En lo principal: Aporta antecedentes. **En el primer otrosí:** Acompaña documentos confidenciales. **En el segundo otrosí:** Acompaña versiones públicas. **En el tercer otrosí:** Acompaña documentos en carácter público.

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 Transportes Centropuerto Limitada sobre las bases de licitación de los servicios de transporte público mediante buses Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago y sus anexos”, Rol NC N°565-26, al H. Tribunal respetuosamente digo:

Que, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 N°2 y 31 N°1 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**”), y dentro de plazo, la Fiscalía aporta los antecedentes de hecho, de derecho y económicos que se expondrán a continuación.

1. Con fecha 20 de febrero de 2026, el H. Tribunal recibió una consulta formulada por Transportes Centropuerto Limitada (en adelante e indistintamente, “**Centropuerto**” o “**Consultante**”), con el objeto de que determine si las bases de licitación de servicios de transporte público mediante buses para operar en el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago (en adelante, “**BALI**”), preparadas por la Sociedad Concesionaria Nuevo Pudahuel (en adelante, “**SCNP**”), se ajustan o no a la normativa de libre competencia (en adelante, “**Consulta**”)¹.

2. Con fecha 26 de febrero de 2026, el H. Tribunal dictó la resolución de inicio del procedimiento contemplado en el artículo 31 del DL 211. Asimismo, ofició a esta Fiscalía, al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (en adelante, “**MTT**”) y a la SCNP, a fin de que aportaran antecedentes².

3. En atención a lo anterior, esta Fiscalía resolvió iniciar una investigación con fecha 5 de marzo de 2026 (en adelante, “**Investigación**”), ejerciendo las facultades establecidas en

¹ Presentación de Centropuerto al H. Tribunal, de fecha 20 de febrero de 2026, que rola a folio 13.

² Copia fiel de esta resolución fue enviada a esta Fiscalía mediante el Oficio Ord. N°12, del H. Tribunal, de fecha 2 de marzo de 2026.

el artículo 39 del DL 211 a fin de recabar los antecedentes necesarios para la elaboración del presente informe³.

4. El índice siguiente da cuenta de la estructura de esta presentación:

ÍNDICE	
I. ANTECEDENTES.....	2
II. MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE POR BUSES AL AEROPUERTO AMB	4
III. LA LICITACIÓN DE TRANSPORTE POR BUSES DEDICADOS AL AEROPUERTO..	7
IV. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO	9
IV.1. Modalidades de servicios de transporte al Aeropuerto AMB.....	9
IV.2. Condiciones de competencia	10
IV.2.1. Entre diferentes tipos de transporte	10
IV.2.2. Entre buses dedicados y RED	12
IV.3. Conclusiones sobre el mercado involucrado	15
V. ANÁLISIS DE COMPETENCIA	16
V.1. Diseño de requisitos y exigencias técnicas, económicas y comerciales.....	17
V.2. Incertidumbre sobre la eventual expansión o modificación de los servicios RED para el ingreso a CTR o a otras dependencias del Aeropuerto AMB.....	18
V.3. Evaluación de ofertas del proceso licitatorio	22
VI. CONCLUSIONES.....	23

I. ANTECEDENTES

5. En su presentación, la Consultante, empresa dedicada al servicio de transporte terrestre de pasajeros en bus hacia el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago (en adelante, “**Aeropuerto**” o “**Aeropuerto AMB**”), expone que la prestación de dichos servicios se determina a través de procesos de licitación organizados por la SCNP, mediante los cuales se determinan los operadores oficiales de los mismos.

6. El objeto de la Consulta corresponde al proceso licitatorio iniciado por la SCNP en septiembre de 2025, cuyas BALI regulan las condiciones de participación, adjudicación y operación del servicio de transporte en buses entre el Aeropuerto AMB y la ciudad de Santiago (en adelante, “**servicio dedicado**”, o “**buses dedicados**”). Dichas BALI también establecen los criterios de adjudicación, condiciones de operación y reglas de acceso a la infraestructura aeroportuaria, configurando el marco competitivo aplicable tanto a la licitación como a la posterior ejecución de los contratos y servicios. Cabe indicar que el plazo de presentación de ofertas del proceso licitatorio concluyó el 30 de marzo de 2026.

³ Investigación Rol N°2838-26 FNE, caratulada “Consulta sobre Bases de licitación de Servicios de Transporte Público mediante Buses en AMB”.

7. El punto en que se centra la problemática expuesta en la Consulta es la eventual posibilidad de que el sistema RED de Transporte Público Metropolitano (en adelante, “sistema RED” o “RED”) comience a prestar servicios en nuevas zonas dentro del recinto del Aeropuerto distintas de las que actualmente opera⁴, en condiciones potencialmente más ventajosas que aquellas que tendrían los operadores privados que resulten adjudicatarios en el proceso licitatorio. Señala la Consulta que las ventajas consisten en que RED podría ingresar de forma directa a puntos estratégicos del terminal, sin necesidad de participar en una licitación y sin los riesgos financieros ni costos operativos que el resto de las empresas que otorgan el servicio mediante buses dedicados. Ello, considerando que el sistema RED cuenta con subsidios estatales y menores exigencias técnicas que las previstas en las BALI para los servicios dedicados⁵, a lo cual se añadiría la posibilidad de que no tenga que pagar por utilizar la infraestructura del aeropuerto.

8. La Consulta plantea que existiría una importante incertidumbre derivada de la falta de información sobre la probabilidad y las fechas del eventual ingreso de buses RED a nuevas zonas del Aeropuerto como, por ejemplo, al denominado “Centro de Transporte” (en adelante, “CTR”), que es la zona de parada más contigua o próxima a los terminales de embarque de pasajeros del Aeropuerto. Las BALI se limitarían en este punto a indicar que los futuros concesionarios no tendrán derecho a compensación alguna en caso de que se sume este nuevo competidor a la utilización de esta infraestructura⁶.

9. En consecuencia, las circunstancias antes descritas dificultarían la formulación de ofertas y afectarían la intensidad competitiva de la licitación y, finalmente, el bienestar de los usuarios. En virtud de ello, los principales riesgos anticompetitivos identificados en la Consulta serían: (i) la distorsión del proceso competitivo por la introducción de asimetrías entre competidores; (ii) la eventual concentración del mercado en favor de un operador estatal subsidiado; y (iii) el riesgo de exclusión de operadores privados eficientes.

10. En base a los antecedentes indicados, el análisis de esta Fiscalía se centrará en: (i) describir el régimen jurídico de las distintas modalidades de transporte y de buses en particular, entre la ciudad de Santiago y el Aeropuerto AMB, especificando el rol que tienen las licitaciones en estos mercados; (ii) analizar la interacción competitiva entre el servicio objeto de la licitación y el sistema RED; y (iii) evaluar si el diseño de las BALI incluye

⁴ Zona la que, como se explicará en este informe, corresponde a la terminal intermodal, también denominada como “Zona de Parada de Buses de Transantiago” o “ZPB”.

⁵ Particularmente en cuanto a requisitos técnicos asociados a la flota de buses para prestar el servicio, mínimo de frecuencias y paradas de los viajes, entre otros.

⁶ Las BALI señalarían en este punto que, “(e)n tal caso, el Adjudicatario no tendrá derecho a compensación, indemnización ni pago alguno”. Al respecto: Consulta, p. 14.

condiciones que pudieran generar barreras a la entrada, asimetrías regulatorias injustificadas o reducción significativa de la rivalidad competitiva⁷.

11. En términos generales, los antecedentes recabados por esta Fiscalía confirman una cercanía competitiva entre los buses dedicados y el sistema RED, evidenciada por la disminución en la participación relativa de los primeros y el crecimiento sostenido de los usuarios de RED desde su ingreso al Aeropuerto en 2023, lo cual se explicaría, entre otros factores, por la ventaja tarifaria derivada de la integración del sistema de transporte público. Con todo, esta Fiscalía considera improbable una modificación o expansión del sistema RED hacia nuevas instalaciones del Aeropuerto en el corto plazo, toda vez que ello requeriría coordinaciones interinstitucionales, evaluaciones de impacto sobre el contrato de concesión, negociaciones con el concesionario y la definición de condiciones económicas específicas, circunstancias que no se encuentran actualmente previstas en los instrumentos vigentes. En cualquier caso, estas modificaciones resultan exógenas y ajenas al diseño de las BALI, afectando, además, de manera simétrica a todos los potenciales oferentes.

II. MARCO REGULATORIO E INSTITUCIONAL DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE POR BUSES AL AEROPUERTO AMB

12. El Aeropuerto AMB se encuentra sujeto al régimen de concesión de obra pública conforme lo dispuesto en los decretos supremos N°850 de 1997⁸, y N°900 de 1996⁹, ambos del Ministerio de Obras Públicas (en adelante, “MOP”). En virtud de este régimen, el Estado, a través del MOP, encomienda a un concesionario la construcción, conservación y explotación de la infraestructura aeroportuaria, en los términos establecidos en las respectivas bases de licitación (en adelante, “BALI Aeropuerto”)¹⁰, sus respectivas circulares aclaratorias¹¹ y el acta de adjudicación¹², las cuales, en conjunto, conforman el contrato de concesión para la ejecución, reparación, conservación y explotación de la obra pública fiscal “Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago” (en adelante, “Contrato de Concesión”)¹³.

⁷ Por tanto, este análisis no evalúa la conveniencia ni oportunidad de eventuales modificaciones al sistema RED o al contrato de concesión del Aeropuerto, sino exclusivamente si el diseño de las BALI, en tanto mecanismo de asignación competitiva, resulta conforme a la libre competencia.

⁸ Que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°15.840 de 1964 y del DFL N° 206 de 1960. Disponible en: <https://bcn.cl/2iqo0> [Última visita: 20 de abril de 2026].

⁹ Que fija texto refundido, coordinado y sistematizado del DFL MOP N°164 de 1991, Ley de Concesiones de Obras Públicas. Disponible en: <https://bcn.cl/2f1yp> [Última visita: 20 de abril de 2026].

¹⁰ Aprobadas mediante resolución N°33 de la Dirección General de Obras Públicas de fecha 17 de febrero de 2014, con sus circulares aclaratorias, incluyendo los futuros convenios complementarios. Lo anterior consta del Decreto Supremo MOP N°105 de 2015. En: <https://concesiones.mop.gob.cl/uploads/sites/4/2025/02/Bases-de-Licitacion-AeropuertoAMB.pdf> [Última visita: 20 de abril de 2026].

¹¹ Que comprenden desde la Circular N°1 a la N°10 (en adelante, “Circulares Aclaratorias”).

¹² Acta de Adjudicación de la obra pública fiscal, de fecha 13 de febrero de 2015.

¹³ Documentos disponibles en: <https://concesiones.mop.gob.cl/project/segunda-concesion-aeropuerto-arturo-merino-benitez/> [Última visita: 20 de abril de 2026].

13. En dicho contexto, las labores de la SCNP incluyen la prestación directa o indirecta de servicios asociados a su funcionamiento, dentro de los cuales se encuentran los “Servicios No Aeronáuticos Comerciales”¹⁴, los que, a su vez, incluyen los “Servicios No Aeronáuticos Comerciales Obligatorios”¹⁵, entre los cuales se contempla el “Servicio de Transporte Público y sus Áreas de Estacionamiento”¹⁶.

14. Estos últimos, son servicios de transporte público previstos en el régimen concesional del Aeropuerto y, por tanto, pueden considerarse “servicios oficiales”, en contraste con aquellos que no se encuentran regulados en el Contrato de Concesión¹⁷.

15. Los servicios de transporte público oficiales que contempla el Contrato de Concesión consideran buses, taxis y minibuses, estableciendo infraestructura asignada para cada modalidad. Esta infraestructura se compone de: (i) el Centro de Transporte (CTR) para los buses dedicados¹⁸; (ii) las vías exclusivas T1 y T2, que son vías segregadas para que taxis y minibuses puedan detenerse y tomar pasajeros; (iii) los estacionamientos para taxis, minibuses y buses dedicados; y (iv) los mesones de atención para los usuarios.

16. Adicionalmente a estos servicios de transporte oficiales y dedicados, el Contrato de Concesión obliga a la concesionaria a operar un servicio gratuito de transporte en el interior de la concesión¹⁹, estableciendo un circuito con detenciones en una serie de puntos, dentro de las cuales se cuentan los terminales de pasajeros y de carga, edificios de servicios públicos y/o gubernamentales, el CTR y la terminal intermodal para buses RED. Este servicio de acercamiento es prestado actualmente por buses propios de la concesionaria y por los buses dedicados, incluyéndolo la SCNP como parte de las exigencias establecidas en las BALI.

17. Ahora bien, dado el objeto de la Consulta, corresponde circunscribirse al servicio de buses dedicados, que es distinto de aquel asociado a los buses del sistema RED. Sobre estos últimos, el Contrato de Concesión solamente prevé la existencia de una infraestructura específica y propia para su llegada y salida, correspondiente a la

¹⁴ Son aquellos que presta el concesionario en forma obligatoria o facultativa, desde la puesta en servicio provisoria de las instalaciones hasta el término de la concesión, y por los cuales percibe ingresos, mediante el cobro de tarifas a los usuarios, ya sea por la prestación directa del servicio o a través de terceros. Para más información, véase: artículo 1.10.9.3 de las BALI Aeropuerto.

¹⁵ Son aquellos que debe prestar el concesionario en forma obligatoria durante toda la etapa de explotación de la concesión. Al respecto: artículo 1.10.9.3.1 de las BALI Aeropuerto.

¹⁶ Artículo 1.10.9.3.1, letra g) de las BALI Aeropuerto.

¹⁷ Los servicios generales de transporte público de pasajeros se rigen por el Decreto Supremo N°212, de 1992, del MTT, que aplica al transporte del sistema RED, taxis, colectivos y otros mecanismos de transporte no privados. Al respecto, véase: Decreto Supremo N°212 de 1992 del MTT, disponible en: <https://bcn.cl/2m759> [Última visita: 20 de abril de 2026].

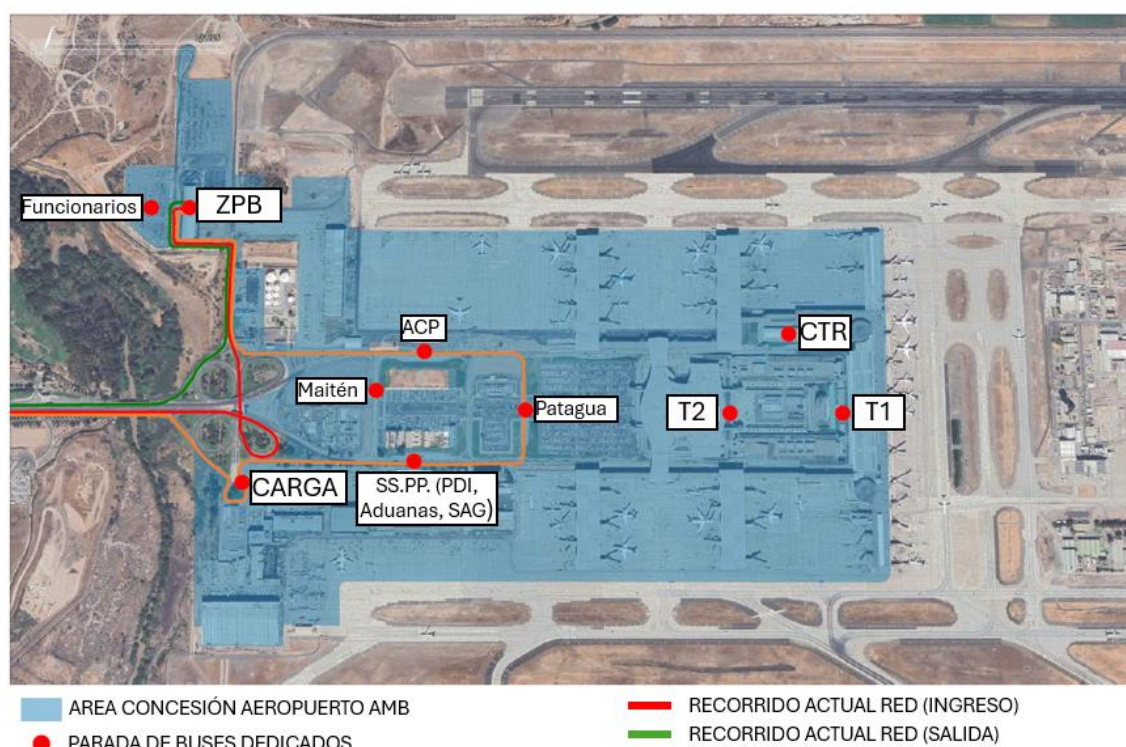
¹⁸ Cuya definición, como se explicará en más detalle *infra*, excluye expresamente a los buses del sistema de Transporte Público Metropolitano de la ciudad de Santiago.

¹⁹ Véase: Circular Aclaratoria N°2 de las BALI Aeropuerto, p. 6.

denominada “Zona de Parada de Buses Transantiago” (en adelante, “**terminal intermodal ZPB**” o “**intermodal ZPB**”), por cuyo uso la SCNP no está habilitada para establecer cobros²⁰.

18. La Figura N°1 muestra las ubicaciones de parada actuales de los buses dedicados (puntos rojos) y el recorrido del sistema RED actual (en rojo el ingreso y en verde la salida), para facilitar la visualización de los espacios destinados a estos servicios dentro del Aeropuerto AMB.

Figura N°1: Plano del Aeropuerto AMB con paradas de buses dedicados y recorrido actual de buses RED



Fuente: Edición en base a imagen del Anexo N°2 del Ord. N°0001/2026 del MOP de 1 de abril de 2026, de respuesta al Oficio Ord. FNE N°605-26.

19. En términos generales, el sistema RED constituye el sistema integrado de transporte público urbano de la ciudad de Santiago, organizado y gestionado por el MTT a través del Directorio de Transporte Público Metropolitano (en adelante, “**DTPM**”), entidad que define sus recorridos, frecuencias y condiciones operativas²¹. Su financiamiento se basa en un esquema mixto que combina ingresos tarifarios y subsidios estatales, con mecanismos de pago a los operadores ligados a la operación y al cumplimiento de estándares de servicio. De este modo, los buses RED que operan en el Aeropuerto AMB forman parte de la red urbana general y no constituyen servicios dedicados ni cuentan con tarifas diferenciadas para quienes se trasladan al Aeropuerto. Del mismo modo, a la fecha, no existen planes formales para extender estos servicios hacia sectores del recinto concesionado adicionales

²⁰ Véase: Circular Aclaratoria N°4 de las BALI Aeropuerto, p. 32.

²¹ Según lo informado por el DTPM en su página institucional. Disponible en: <https://www.dtpm.cl/index.php/homepage/directorio-de-transporte-publico> [Última visita: 20 de abril de 2026].

a la intermodal ZPB²²⁻²³. Lo anterior, en todo caso, requeriría de modificaciones a los programas de operación de recorridos, la coordinación de los organismos competentes y la evaluación de su impacto en el Contrato de Concesión.

20. En suma, el transporte terrestre por buses que conectan la ciudad de Santiago con el Aeropuerto AMB opera sobre la base de un sistema dual, que combina buses dedicados previstos en el Contrato de Concesión con buses del sistema RED, ambos sujetos a regímenes jurídicos e infraestructuras diferenciadas. Por una parte, los buses dedicados, cuyos servicios están sujetos a licitación, acceden a infraestructura específica, en particular el CTR, bajo condiciones económicas que define la SCNP. Por otra, los servicios de transporte RED cuentan con su propio régimen jurídico, cuyo marco operativo se define por el DTPM, y acceden a otra área también específica emplazada en el Aeropuerto —el terminal intermodal ZPB—.

21. En materia tarifaria, el precio por pasaje del sistema dedicado es resultado de las licitaciones como aquella que es objeto de la Consulta. A su vez, en el sistema RED, el precio por pasaje es el mismo precio general para cualquier recorrido, el cual, además, contempla la posibilidad de realizar transbordos a otros medios del sistema dentro de una ventana temporal determinada.

III. LA LICITACIÓN DE TRANSPORTE POR BUSES DEDICADOS AL AEROPUERTO

22. Según lo señalado anteriormente, la licitación objeto de la Consulta tiene por finalidad adjudicar contratos para la prestación del servicio de transporte público de pasajeros mediante buses dedicados entre la ciudad de Santiago y el Aeropuerto AMB, permitiendo la utilización de la infraestructura necesaria para estos efectos. Asimismo, se exige la prestación de un servicio de traslado gratuito de pasajeros al interior de las instalaciones del Aeropuerto.

23. De conformidad con el Contrato de Concesión, la concesionaria define, con aprobación del Inspector Fiscal, un mecanismo de asignación de las áreas destinadas a servicios de transporte público —que antes se han denominado oficiales y dedicados— y de sus estacionamientos, asegurando condiciones de acceso no discriminatorias. En cumplimiento de esta obligación, la SCNP ha optado por asignar dichas áreas y servicios

²² Ello, sin perjuicio de comunicaciones dirigidas a la DGC-MOP, en que se describen propuestas de cambios de recorridos RED y realización de programas piloto respecto de los actualmente existentes. Al respecto, véase: Oficio N°1677/2026 DTPM de fecha 16 de enero de 2026.

²³ Del mismo modo, esta Fiscalía tuvo conocimiento de una instancia de coordinación de pruebas para confirmar la factibilidad técnica del servicio, realizadas en las zonas de terminales de carga y torre de control, con la coordinación de la Inspección Fiscal del Contrato de Concesión, en noviembre de 2025. Al respecto, véase: Oficio N°9903/2026 del DTPM, de 1 de abril de 2026, en respuesta a Oficio Ord. FNE N°604-26.

mediante licitaciones en las que define anticipadamente condiciones de acceso, operación y correspondientes contraprestaciones económicas aplicables a los operadores.

24. El diseño de las bases —incluidos los requisitos de participación, criterios de evaluación y condiciones de ejecución— incide tanto en la competencia por la adjudicación como en la rivalidad durante la ejecución de los contratos, pudiendo incluso generar barreras a la entrada o favorecer indebidamente a ciertos operadores²⁴. En este contexto, el análisis de conformidad de las BALI con la normativa de libre competencia debe centrarse en el diseño del mecanismo de asignación definido, considerando como elemento de contexto la coexistencia de otros regímenes regulatorios aplicables a determinados servicios de transporte que operan en el Aeropuerto AMB. La Tabla N°1 resume las características y condiciones esenciales de las BALI.

Tabla N°1: Principales condiciones y características previstas en las BALI

Criterio	Definición	Detalles
Cantidad de adjudicatarios	Dos (2) contratos de prestación del servicio.	
Plazo o duración de contratos	Cinco (5) años, sin posibilidad de renovación automática.	Con posibilidad de ajustes operacionales —v.gr. en materia de rutas o flota— sujetos a aprobación de la concesionaria y de la inspección fiscal.
Criterios de adjudicación	Oferta económica: 55% Plan de operación: 35% Experiencia en el rubro: 5% Solvencia financiera: 5%	Adjudicación a mejor nota final ponderada. Oferta económica: puntaje máximo a quien proponga <i>la tarifa más baja para el usuario</i> .
Requisitos mínimos de participación	Requisitos de idoneidad ²⁵ y de flota mínima de buses para prestar el servicio.	Flota mínima de 28 buses, de los cuales 26 deben destinarse a la operación regular y 2 para respaldo ²⁶ .
Requisitos técnicos de la flota de buses	<ul style="list-style-type: none"> a. Antigüedad máxima de los buses (en general, inferior a 4 años al inicio); b. Capacidad mínima de 40 pasajeros sentados; c. Exigencia de que al menos un 30% de la flota sea eléctrica, implementada dentro de un plazo máximo de dos años; d. Límites de edad promedio de la flota durante la vigencia del contrato; y e. Requisitos de equipamiento (accesibilidad universal, GPS, sistemas de información al usuario, entre otros). 	
Condiciones operacionales	Obligaciones de frecuencias, rutas y horarios mínimos, sujetas a monitoreo por la concesionaria mediante sistemas tecnológicos instalados en los buses.	
Exigencia de aumentos de flota	Posibilidad de la concesionaria de exigir aumentos de flota en función de la demanda —por ejemplo, si el nivel de ocupación supera ciertos umbrales—.	

Fuente: Elaboración propia en base a las BALI.

²⁴ En este sentido, el H. Tribunal ha señalado que los procesos licitatorios deben estructurarse de modo de promover la competencia entre oferentes y evitar restricciones injustificadas, destacando la relevancia tanto del diseño de las bases como de las condiciones de ejecución del contrato. Véase, por ejemplo, Sentencia N°138/2014, considerandos 16° y siguientes.

²⁵ Constituye una condición esencial que el oferente asegure contar con los vehículos necesarios y que estos cumplan con las exigencias del MTT. Los requisitos de idoneidad se encuentran establecidos en el numeral 1.3 de las Bases Administrativas de las BALI.

²⁶ Para mayor detalle, véase: Bases Técnicas sección 2.2 “Plan de Operación del Servicio”, subsección 2.2.2 “Flota Operativa de Buses” de las BALI, pp. 37 y siguientes.

25. Los adjudicatarios deben prestar el servicio bajo su cuenta y riesgo, teniendo que cumplir con estándares de calidad, continuidad y seguridad establecidos en las BALI, así como con obligaciones relativas a la venta de pasajes, atención de usuarios y uso de infraestructura. Sus ingresos provienen de la tarifa que cobran a los pasajeros por el transporte, la que debe ser única por viaje, pero diferenciada para el público general y para los trabajadores del Aeropuerto, debiendo esta última ser equivalente al 50% de la tarifa general²⁷. La tarifa ofertada deberá mantenerse vigente por un mínimo de doce (12) meses, existiendo autorización para efectuar reajustes anuales²⁸⁻²⁹.

26. Por su parte, las BALI establecen que el adjudicatario deberá pagar a la concesionaria, cada vez que sus buses pasan por el CTR, un monto que asciende a \$7.680 IVA incluido, y que se encuentra sujeto a reajuste anual por IPC³⁰. Como contraprestación, la concesionaria pone a disposición los paraderos, estacionamientos y andenes del CTR.

IV. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO

IV.1. Modalidades de servicios de transporte al Aeropuerto AMB

27. El sistema de transporte terrestre hacia el Aeropuerto AMB se compone de diversos servicios para pasajeros y trabajadores del Aeropuerto, la mayoría de los cuales requieren algún grado de coordinación por parte de la SCNP. En concreto, actualmente coexisten las modalidades de traslado de buses dedicados, Transporte Público Metropolitano (buses RED), minibuses o *transfers*, taxis, vehículos de arriendo y otros medios de transporte, algunos de los cuales son también dedicados³¹.

28. Actualmente, el servicio de buses dedicados conecta el terminal aéreo con nodos estratégicos de la ciudad de Santiago, tales como las estaciones del Metro (v.gr. Pajaritos o República) y ciertos terminales de buses interurbanos. Estos servicios son ofrecidos por

²⁷ El acceso a dicha tarifa rebajada requiere la acreditación de la calidad de trabajador mediante la “Tarjeta de Ingreso Controlado a Aeródromos” —credencial para ingreso de trabajadores al Aeropuerto, también denominada “TICA”— u otro documento idóneo, pudiendo su cobro realizarse directamente o mediante convenios con las respectivas empresas.

²⁸ Las tarifas pueden ser reajustadas conforme a la variación del polinomio establecido en las Bases Económicas, sección 3.2 “Tarifas del Servicio”, subsección 3.2.1 “Servicio de Transporte Público Mediante Buses” de las BALI, pp. 51 y siguientes.

²⁹ Para estos efectos, el adjudicatario deberá informar el reajuste mediante comunicación formal dirigida a la sociedad concesionaria con una anticipación mínima de treinta (30) días, quedando sujeto a su revisión y autorización. Una vez aprobado, el nuevo nivel tarifario deberá ser comunicado a los usuarios con al menos quince (15) días de anticipación. Al respecto, véase: *Ibid*.

³⁰ Dicho cobro se encuentra limitado por el Contrato de Concesión, en cuanto no puede exceder del doble de la tarifa máxima aplicable a infraestructura vial segregada para taxis y minibuses. Véase: Bases Económicas, sección 3.4 “Precio del Contrato y Garantías”, subsección 3.4.1 “Infraestructura Asociada al Transporte Público por Medio de Buses y Garantía de Fiel Cumplimiento del Contrato” de las BALI, pp. 53 y siguientes.

³¹ Véanse: respuesta de la SCNP de 31 de marzo de 2026 a Oficio Ord. FNE N°615-26; y respuesta de Centropuerto de 27 de marzo de 2026 a Oficio Ord. FNE N°606-26.

las empresas Centropuerto y Empresa de Transportes Rurales SpA (en adelante, “Turbus”), durante las 24 horas del día, bajo un modelo de autofinanciamiento y de tarifas máximas reguladas por licitación análoga a la de la Consulta. Adicionalmente, como ya se indicó, estos operadores tienen la obligación de prestar un servicio gratuito de traslado interno que conecta distintos edificios y paradas al interior del recinto concesionado.

29. Por otra parte, el sistema RED cuenta con presencia en el Aeropuerto desde enero de 2023, operando en la intermodal ZPB, que se ubica en el sector sur-poniente del terminal aéreo, sirviendo de punto de partida y llegada de los recorridos 555 —que conecta con estación de metro Pajaritos— y 444 —que conecta con intermodal La Cisterna—. Los buses RED aplican las mismas tarifas que el resto de los recorridos de transporte público metropolitano.

30. Los taxis y minibuses o *transfers* oficiales constituyen otra alternativa de transporte disponible para los pasajeros y trabajadores del Aeropuerto. En ambos casos, cuentan con una infraestructura vial segregada y áreas de estacionamiento específicas. El concesionario tiene la responsabilidad de controlar el flujo de estos vehículos, asignar las ubicaciones de abordaje de pasajeros y asegurar que las tarifas sean públicas y visibles para los usuarios.

31. Finalmente, el ecosistema de transporte se complementa con otros servicios como vehículos de plataformas digitales (v.gr. Uber, Cabify o Didi)³², taxis no oficiales, arriendo de vehículos, y los estacionamientos públicos para vehículos particulares, los cuales operan de forma continua. También existen servicios de transporte privados para trabajadores del terminal o empleados de determinadas industrias (por ejemplo, minera) y estacionamientos de larga estadía en zonas aledañas al Aeropuerto, de titularidad de terceros.

IV.2. Condiciones de competencia

IV.2.1. Entre diferentes tipos de transporte

32. Si bien todas las modalidades de transporte indicadas satisfacen la necesidad de los pasajeros de traslado entre el Aeropuerto y la ciudad, no todas presentan el mismo grado de sustituibilidad desde la perspectiva de la demanda, lo que da lugar a dinámicas competitivas diferenciadas³³.

³² Existen, no obstante, algunas dificultades para esta alternativa, debido a las restricciones de tránsito vigentes respecto de dichos servicios.

³³ En esta misma línea se pronunció el H. Tribunal en la Sentencia N°61/2007, que indicó en su considerando 13° que: “(...) Desde el punto de vista del consumidor, en términos generales estos servicios [taxis, buses y minibuses] serían sustitutos, en cierto grado, para satisfacer la necesidad de transporte desde el Aeropuerto, siendo percibido el servicio de taxis como el de mayor calidad”.

33. Desde el punto de vista del análisis de competencia relevante para efectos de la Consulta, esta Fiscalía distingue dos grandes segmentos. Por una parte, los buses dedicados y el sistema RED, y por otra, los taxis y minibuses oficiales. Esta segmentación implica que la presión competitiva más directa sobre el servicio de buses dedicados — objeto de la licitación analizada— proviene del sistema RED, mientras que las restantes modalidades ejercen una presión más bien indirecta o limitada, al competir por una demanda de otras características.

34. El primer segmento compuesto por los buses dedicados y el sistema RED comparte, parcialmente, una base de usuarios compuesta principalmente por pasajeros individuales con equipaje acotado y por trabajadores del Aeropuerto, cuyas decisiones de consumo presentan una mayor sensibilidad al precio. Este último grupo —trabajadores— representa aproximadamente un 34% de los usuarios transportados por buses dedicados para el año 2025³⁴.

35. Por otra parte, los taxis y minibuses oficiales se orientan predominantemente a pasajeros del Aeropuerto con una mayor disposición a pagar, privilegiando atributos como transporte puerta a puerta, mayor comodidad, menor exposición a esperas y mayor capacidad de equipaje. De esta forma, la competencia se articula principalmente en torno a la disponibilidad inmediata del servicio, la percepción de seguridad y la confiabilidad del operador, además del número de pasajeros que componen los viajes en grupo³⁵. Es también en esta categoría donde se estima que los medios de transporte “no oficiales” ejercerían algún grado de presión competitiva. Las tarifas de estos servicios se encuentran en rangos significativamente superiores a las tarifas del transporte público por buses.

36. La Tabla N°2 muestra un resumen de la comparación de aspectos competitivos entre las distintas modalidades de transporte desde y hacia el Aeropuerto.

³⁴ Véanse: respuesta de Centropuerto de 27 de marzo de 2026 a Oficio Ord. FNE N°606-26; y respuesta de Turbus de 1 de abril de 2026 y su respectiva aclaración, a Oficio Ord. FNE N°612-26.

³⁵ En este sentido se pronuncia la Sentencia N°149/2016 del H. Tribunal, en su considerando 23°.

Tabla N°2: Comparación Modalidades Transporte al Aeropuerto AMB

Aspecto Competitivo	Buses Dedicados	Buses RED	Minibuses oficiales	Taxi Oficial
Tarifa Promedio	\$2.200 pasajeros/ \$1.100 trabajadores aeropuerto ³⁶	\$800-900 ³⁷	\$9.000 - \$10.300 ³⁸	\$28.000 ³⁹
Tipo Principal Usuario	Pasajeros y Trabajadores	Pasajeros y Trabajadores	Pasajeros	Pasajeros
Tipo de viaje	Desde paradas definidas, directo	Desde paradas definidas, se detiene en paraderos	Desde domicilio, con paradas	Desde domicilio, directo
Tiempo promedio	25 min (a Pajaritos) / 35 min (a Terminal Santiago)	35 min (Pajaritos) / 45 min (La Cisterna)	Depende de distancia de viaje	Depende de distancia de viaje
Facilidad Equipaje	Media	Baja	Alta	Alta

Fuente: Elaboración propia.

37. En consecuencia, sin perjuicio de reconocer la existencia de múltiples alternativas de transporte, el análisis que sigue se centrará en la interacción competitiva entre los buses dedicados y el transporte público RED, por ser aquella la relevante para evaluar los incentivos a participar y formular ofertas en el proceso licitatorio.

IV.2.2. Entre buses dedicados y RED

38. La competencia entre buses dedicados y el sistema RED se articula fundamentalmente en torno a dos variables: tarifa y tiempo total de viaje, las que inciden de manera diferenciada según el perfil del usuario.

39. En materia de tarifas, el sistema RED presenta una ventaja estructural derivada de su integración al sistema tarifario del transporte público metropolitano y de su financiamiento parcial mediante subsidios estatales. Ello le permite ofrecer precios sustancialmente inferiores a los de los buses dedicados para el público general. Dicha diferencia de precios constituye un factor competitivo relevante, especialmente para aquellos usuarios con mayor sensibilidad al precio. En efecto, la tarifa del transporte público RED asciende a aproximadamente \$850 por viaje, variando según el horario, y contempla la integración multimodal entre buses y Metro sin pagos adicionales dentro de una ventana temporal determinada. En contraste, la tarifa del servicio de transporte mediante buses

³⁶ Promedio tarifa informada por empresas Centropuerto y Turbus, disponible en: <https://www.centropuerto.cl/> y <https://aeropuerto.turbus.cl/#/> [Última visita: 20 de abril de 2026].

³⁷ Según se informe en sitio web de RTPM, disponible en: <https://www.red.cl/tarifas-y-recargas/conoce-las-tarifas/> [Última visita: 20 de abril de 2026].

³⁸ Tarifa informada por empresas Transvip, WeTransfer y Cabify Aeropuerto para viajes hacia aeropuerto desde 'Costanera Center' en vehículo compartido, disponibles en: <https://www.transvip.cl/>, <https://www.wetransport.cl/> y <https://cabify.com/cl/aeropuerto/tripnew> [Última visita: 20 de abril de 2026].

³⁹ Tarifa informada por sitio web 'Taxi Oficial Aeropuerto' para viaje hacia el Aeropuerto desde el mall 'Costanera Center', disponible en: <https://taxiamb.cl/> [Última visita: 20 de abril de 2026].

dedicados alcanza los \$2.200 por viaje para público general. Adicionalmente, en aquellos casos en que el usuario de un bus dedicado deba complementar su trayecto utilizando el transporte público, deberá asumir el pago de la tarifa correspondiente a dicho servicio, lo que incrementa el costo efectivo total del traslado.

40. Sin embargo, dicha brecha tarifaria se atenúa en el caso de los trabajadores del Aeropuerto, quienes acceden a tarifas rebajadas en los buses dedicados —equivalentes al 50% de la tarifa general—. A ello se suman eventuales convenios tarifarios suscritos entre operadores de buses dedicados y determinadas empresas que operan en el Aeropuerto⁴⁰. En este segmento, la presión competitiva ejercida por RED resulta más limitada.

41. En cuanto al tiempo total de viaje, los buses dedicados exhiben una ventaja comparativa, al operar recorridos directos, o con menos paradas, y al acceder a infraestructura contigua a los terminales de embarque del Aeropuerto, particularmente al CTR. En contraste, los servicios RED, además de no ser directos, operan exclusivamente desde y hacia el terminal intermodal ZPB, lo que implica para los usuarios un transbordo adicional y el uso de buses de acercamiento y, en consecuencia, mayores tiempos totales de desplazamiento.

42. La evidencia empírica disponible muestra que, con posterioridad al inicio de la prestación de los servicios del sistema RED en el Aeropuerto AMB en enero de 2023, se produjo una reducción en la proporción de los pasajeros transportados en los buses dedicados respecto del total de pasajeros del Aeropuerto. Este antecedente resulta consistente con la hipótesis de que la entrada del transporte público RED introdujo algún grado de presión competitiva sobre los buses dedicados, particularmente para ciertos segmentos de demanda más sensibles al precio (véase Figura N°2).

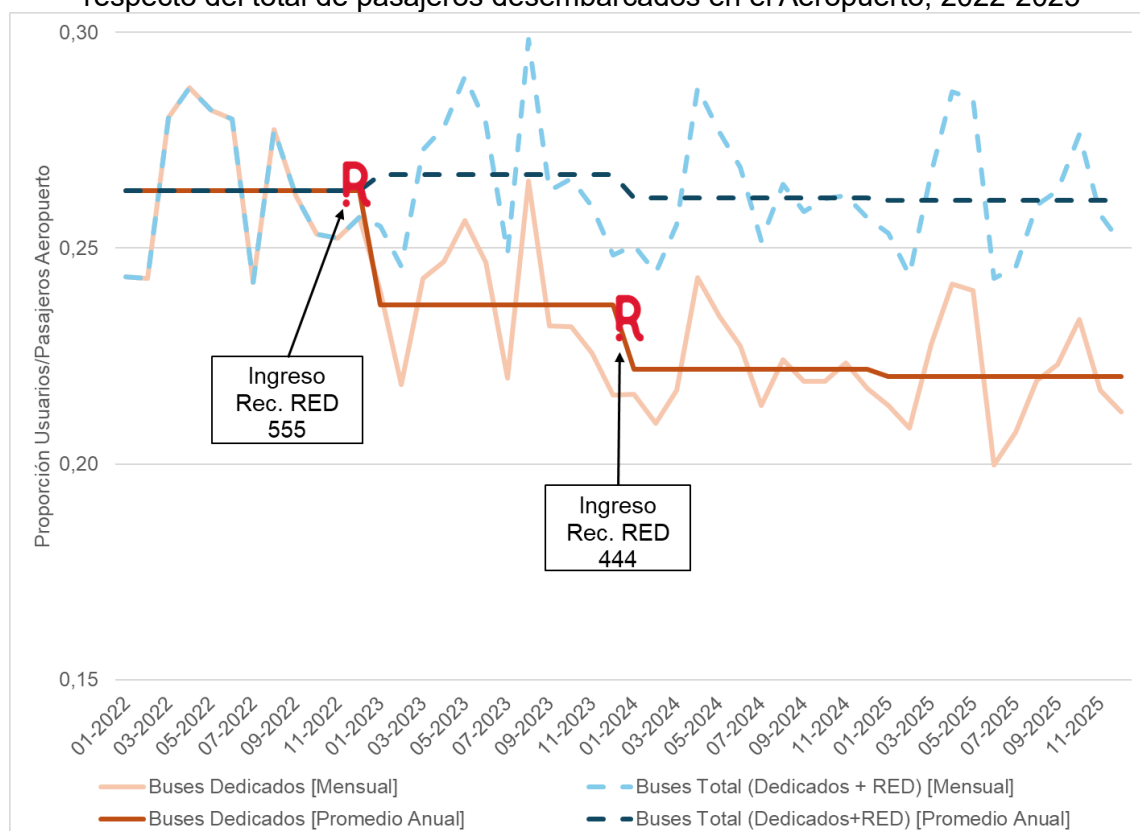
43. En concreto, la proporción de pasajeros transportados en viajes desde el Aeropuerto a la ciudad de Santiago mediante buses dedicados, en relación con el total de pasajeros desembarcados del Aeropuerto, registró una disminución del 16,4% al comparar el año 2025 con el año 2022, este último correspondiente al período previo al ingreso de los servicios RED al Aeropuerto. Lo anterior resulta especialmente relevante si se considera que, durante el mismo período, la proporción total de pasajeros que utiliza buses —esto es, tanto buses dedicados como buses del sistema RED— como modo de salida del Aeropuerto se mantuvo estable, en torno al 26% del total de pasajeros⁴¹.

⁴⁰ Véase: respuesta de Centropuerto de 27 de marzo de 2026 a Oficio Ord. FNE N°606-26 y respuesta de Turbus de 1 de abril de 2026 a Oficio Ord. FNE N°612-26.

⁴¹ Para este ejercicio se consideran únicamente los viajes de buses dedicados con origen en el Aeropuerto y las validaciones registradas en la zona paga (modalidad de pago en que la validación se realiza en el paradero y no en el acceso del bus) de la intermodal ZPB. Esto se justifica porque parte de los usuarios de los recorridos RED con origen o destino en el Aeropuerto pueden utilizar dichos servicios para trayectos no asociados al terminal (v.gr., pasajeros del recorrido 555 hacia el

44. Este antecedente sugiere que la caída observada en la proporción de los buses dedicados no responde a una menor preferencia por el uso del transporte en bus en general, sino a una redistribución de la demanda hacia otras alternativas, en particular, los servicios del sistema RED. Con todo, dicha disminución de la proporción no supone una contracción en términos absolutos del servicio, por cuanto la demanda total de traslados mediante buses dedicados ha crecido en el período analizado, en línea con la recuperación del tráfico de pasajeros del Aeropuerto AMB luego de la pandemia por COVID-19.

Figura N°2: Evolución de la proporción de pasajeros que usa buses dedicados y de la proporción total de pasajeros que usa buses (Dedicados+RED) desde el Aeropuerto respecto del total de pasajeros desembarcados en el Aeropuerto, 2022-2025



Fuente: Elaboración propia en base a datos de empresas de buses dedicados, DTPM y la SCNP⁴².

45. Ahora bien, para estimar el efecto de una eventual extensión de los recorridos del sistema RED al interior del recinto concesionado, de acuerdo con lo señalado en la Consulta, resulta relevante considerar que, desde el ingreso de dicho sistema al Aeropuerto, una parte significativa de los usuarios con mayor sensibilidad al precio ya

sector ENEA o del recorrido 444 entre comunas de su trayecto), de modo que emplear el total de validaciones podría sobrerrepresentar a quienes efectivamente se trasladan desde o hacia el Aeropuerto en este tipo de buses. En la zona paga de la intermodal ZPB, en cambio, se tiene certeza de que las validaciones corresponden a usuarios cuyo origen es el Aeropuerto. Por el mismo motivo, se considera solamente el número de pasajeros desembarcados en el Aeropuerto y no el total, que incluye también a los pasajeros embarcados.

⁴² Véase: archivo “Memoria de cálculo 2838-26” acompañado a esta presentación y que fue elaborado con datos de respuestas de: (i) Centropuerto, de 27 de marzo de 2026 a Oficio Ord. FNE N°606-26; (ii) Turbus, de 1 de abril de 2026 a Oficio Ord. FNE N°612-26 y su posterior aclaración; (iii) DTPM, de 1 de abril de 2026, en respuesta a Oficio Ord. FNE N°604-26 y su posterior aclaración; y, (iv) SCNP, de 31 de marzo de 2026 a Oficio Ord. FNE N°615-26.

habría optado por esta alternativa de transporte. En este contexto, la modificación de los puntos de llegada de los buses RED al interior de la concesión permitiría reducir los tiempos totales de desplazamiento, al eliminar el trasbordo que actualmente deben efectuar los pasajeros en la estación intermodal ZPB y las diferencias de tiempo de trayecto.

46. Con todo, como se desarrollará *infra*, el ingreso del transporte público RED al CTR, u otro punto específico dentro del área de concesión del Aeropuerto, resulta poco probable en el corto o mediano plazo, en la medida en que ello exigiría la concurrencia de múltiples coordinaciones entre autoridades competentes, así como la adopción de decisiones regulatorias y, particularmente, modificaciones al Contrato de Concesión, las cuales no se encuentran actualmente previstas⁴³.

47. De cualquier forma, si bien la extensión de recorridos del transporte público podría afectar la demanda de los buses dedicados, esta Fiscalía considera que subsistirían factores que continuarán otorgando un grado de diferenciación relevante a los operadores de buses dedicados, entre los que se cuentan: el menor tiempo de viaje total, una estructura de frecuencias diseñada específicamente para la demanda aeroportuaria, los convenios tarifarios con empresas que operan en el Aeropuerto, y otros atributos de calidad como la comodidad y la previsibilidad del itinerario⁴⁴.

IV.3. Conclusiones sobre el mercado involucrado

48. En síntesis, el transporte terrestre hacia y desde el Aeropuerto AMB se caracteriza por la coexistencia de diversas modalidades de servicio con grados diferenciados de sustituibilidad. Para efectos del análisis de las BALI sometidas a la Consulta, la modalidad que presenta la mayor cercanía competitiva respecto de los buses dedicados es el transporte público RED, aunque dicha cercanía es de carácter parcial y segmentada.

49. Ambos servicios operan bajo regímenes regulatorios distintos, lo que genera asimetrías estructurales —particularmente en materia tarifaria—, pero también mantienen atributos diferenciadores relevantes, como el acceso directo a los terminales de embarque, menores tiempos de viaje y condiciones de operación específicamente diseñadas para la demanda aeroportuaria en el caso de los buses dedicados.

⁴³ Este escenario también se replicaría en cierta medida respecto de las otras instalaciones para eventuales paradas del transporte público RED, como el sector de Aduanas y el terminal de carga. Si bien, como se examinará *infra*, no tienen el mismo estatuto que el CTR, su destinación preestablecida por el Contrato de Concesión no incluiría el servir de puntos de parada respecto de buses RED. Por tal razón, para agregarles esa finalidad, también se requeriría de coordinaciones entre las autoridades competentes —v.gr. Inspector Fiscal y el DTPM— y SCNP, así como de posibles modificaciones al Contrato de Concesión.

⁴⁴ Cabe indicar que, de acuerdo con las BALI objeto de la Consulta, los adjudicatarios del servicio dedicado comprometen horarios y frecuencias mínimas, además de la flota de buses destinada al servicio. De dichos atributos, por definición, carecerá el sistema RED, que se rige por principios de universalidad, tarifa única y no discriminación.

V. ANÁLISIS DE COMPETENCIA

50. La jurisprudencia del H. Tribunal ha establecido que el análisis de competencia de bases de licitación debe limitarse a constatar si estas resguardan *mínimas condiciones de rivalidad*⁴⁵, evitando exigencias o reglas que, careciendo de justificación objetiva, puedan: (i) facilitar la coordinación o colusión entre agentes económicos; (ii) introducir exigencias o condiciones que limiten injustificadamente la competencia durante el proceso licitatorio; o, (iii) establecer condiciones carentes de justificación objetiva que favorezcan eventuales abusos de posición dominante con posterioridad a la adjudicación, es decir, en la fase de ejecución del contrato o prestación de los servicios licitados⁴⁶.

51. En este contexto, se observa que el objeto principal de esta Consulta no es subsumible en ninguno de los ámbitos definidos por la jurisprudencia del H. Tribunal, en tanto se refiere a la supuesta falta de información y/o determinación en las BALI sobre las características y condiciones de una eventual expansión de servicios RED en el recinto concesionado⁴⁷. Como se detallará *infra*, dicha indefinición no deriva propiamente del diseño de las BALI ni de la actuación del órgano licitante, sino de decisiones regulatorias y de política pública que se encuentran fuera de su ámbito de competencia y control.

52. Sin perjuicio de ello, esta Fiscalía analizará si el contenido de las BALI incorpora elementos que limiten injustificadamente la participación de los oferentes. En primer lugar, se examinará de modo general si las exigencias técnicas, económicas y comerciales establecidas en ellas resultan objetivas, proporcionales y coherentes con el objeto del servicio licitado, dado que también algunos reproches de la Consulta se refieren a estas materias⁴⁸. Posteriormente, se abordará de manera específica el principal aspecto de la Consulta, relativo a la interacción entre el servicio licitado y el transporte público del sistema

⁴⁵ H. Tribunal. Sentencia N°138/2014, considerando 17°.

⁴⁶ H. Tribunal: Sentencia N°177/2021, considerando 6°; Resolución N°63/2021, considerando 2°; y Resolución N°66/2021, considerando 2°.

⁴⁷ Esta objeción principal expuesta en la Consulta se aprecia particularmente en sus siguientes párrafos: "(...) *Lo anterior, en razón de que las BALI del Servicio 2025 no garantizan condiciones mínimas de rivalidad competitiva al autorizar el ingreso del Sistema RED, favoreciendo injustificadamente a dicho operador una vez adjudicada la licitación, desincentivando la concurrencia efectiva de oferentes idóneos –como sería el caso de nuestra representada–, generando riesgos concretos para la competencia por el mercado y los usuarios (...) 28. Los defectos se presentan en tres dimensiones complementarias: (i) la falta de certeza e información idónea sobre el ingreso del Sistema RED a operar en el AMB; (ii) la imposición de barreras técnicas y económicas más gravosas que aquellas con las que operará el Sistema RED y; (iii) la modificación unilateral y discriminatoria de las condiciones de operación que se reserva la SCNP*". Al respecto: Consulta, p. 14.

⁴⁸ La Consulta solicita a este H. Tribunal determinar, por una parte, si corresponde exigir requisitos de participación en las BALI distintos a los exigidos al Sistema RED (Consulta, p. 2), mientras que más adelante, especifica que estas condiciones establecerían barreras técnicas y económicas más gravosas que las que aplicarían a RED, aludiendo a aspectos como costos de operación sin subsidios, cobros por uso de lozas o de infraestructura del Aeropuerto y requisitos de flota (Consulta, pp. 15-21).

RED, evaluando si las BALI incluyen aspectos que pudieran incrementar una eventual asimetría competitiva entre ambos.

V.1. Diseño de requisitos y exigencias técnicas, económicas y comerciales

53. El diseño de las BALI objeto de la Consulta supone una determinada distribución de riesgos entre la sociedad concesionaria y los operadores interesados en adjudicarse el servicio, la que se materializa en sus exigencias técnicas, económicas y comerciales. Estas configuran el escenario bajo el cual los oferentes deben estructurar sus ofertas, incidiendo en sus costos y en los riesgos asociados a su operación.

54. En particular, las BALI prevén exigencias sobre la flota de buses —estándares de calidad, capacidad, antigüedad y equipamiento—, así como asociadas a frecuencias, coberturas horarias, continuidad del servicio, publicidad de tarifas y sus reajustes, junto con obligaciones relativas a indicadores de desempeño y niveles de servicio.

55. Del análisis comparado de estas condiciones con las aplicables a los servicios actualmente vigentes, no se advierten incrementos exorbitantes o sustantivos en el nivel de exigencias respecto del estatus actual de estos servicios. Por el contrario, ciertos aspectos incluso han sido morigerados, como ocurre respecto de la antigüedad de la flota, donde se permiten vehículos con hasta cuatro (4) años de antigüedad o 400.000 kilómetros, a diferencia del proceso anterior, en el cual se exigió una flota completamente nueva⁴⁹.

56. Del mismo modo, desde una perspectiva económica y de competencia, las BALI mantienen el esquema en que los oferentes compiten, principalmente, por la menor tarifa a público. Sus ingresos provienen directamente del cobro a los usuarios y adicionalmente, realizan pagos a la SCNP por el uso de la infraestructura, con un techo máximo calculado sobre la base de otros servicios de transporte de vehículos menores⁵⁰. Este modelo implica que el riesgo de demanda es asumido por los operadores, sin garantías explícitas de ingresos mínimos y con frecuencias de servicios predeterminadas.

57. En general, esta Fiscalía observa que las BALI cumplen con los criterios que la jurisprudencia de este H. Tribunal ha previsto para licitaciones de servicios de transporte público al Aeropuerto⁵¹, como se observa en la Tabla N°3 siguiente:

⁴⁹ Tal observación se hizo presente a esta Fiscalía tanto por la SCNP como por el propio Centropuerto, en tomas de declaración de fechas 11 y 12 de marzo de 2026, respectivamente.

⁵⁰ Como se señaló *supra* (párrafo 26), el pago de tarifas por el uso de infraestructura aeroportuaria a la SCNP se establece como un cobro de \$7.680 por cada uso (cada vez que pasa el bus). Dicho monto se encuentra limitado por el Contrato de Concesión, en cuanto no puede exceder del doble de la tarifa máxima aplicable a la infraestructura vial segregada para taxis y minibuses.

⁵¹ Criterios que se sintetizan en los considerandos 45° y 46° de la Sentencia N°61/2007 del H. Tribunal, donde se considera lo resuelto en anteriores casos por las autoridades de libre competencia en materia de servicios de transporte público al Aeropuerto, específicamente, en los Dictámenes

Tabla N°3: Cumplimiento de las BALI de los criterios de la jurisprudencia del H. Tribunal referidos a servicios de transporte público al Aeropuerto

N°	Criterio de la jurisprudencia del H. Tribunal	Contenido de las BALI
1	Que el monto a pagar por licitante al concesionario responda a criterios objetivos y razonables y debe establecerse como un monto fijo, único y general.	Pago de un monto único por uso o pasada de buses (por evento). Monto tiene un techo límite determinado por el Contrato de Concesión.
2	Que, la existencia de, a lo menos, dos adjudicatarias de estos servicios es beneficiosa desde el punto de vista de la competencia y de los usuarios.	BALI prevén la adjudicación de dos operadores.
3	Que las bases deben establecer que las empresas informen las tarifas máximas que cobrarán a los usuarios, las que serán obligatorias para el licitante.	Se prevé la publicidad de las tarifas del servicio y de la aplicación de reajustes con anticipación respecto de los usuarios (15 días).
4	Que la oferta económica a considerar para dirimir la licitación debe ser la tarifa cobrada al usuario final.	La oferta económica consiste en la tarifa máxima a cobrar al usuario, con ponderación de un 55% para la adjudicación (al menor precio).

Fuente: Elaboración propia en base al considerando 46° de Sentencia N°61/2007 del H. Tribunal.

58. Atendido lo anterior, no se advierten en esta materia barreras a la entrada ni restricciones injustificadas a la competencia que justifiquen un mayor análisis. En particular, las exigencias y condiciones parecen objetivas, razonables y proporcionales al objeto del contrato, sin diferir de manera significativa —e incluso siendo, en determinados aspectos, menos estrictas— de aquellas aplicables a los servicios actualmente en operación.

V.2. Incertidumbre sobre la eventual expansión o modificación de los servicios RED para el ingreso a CTR o a otras dependencias del Aeropuerto AMB

59. El principal aspecto discutido por la Consulta dice relación con la incertidumbre para la formulación de ofertas que derivaría de la eventual expansión o modificación de los servicios que RED actualmente presta en el Aeropuerto⁵². Lo anterior, en el contexto ya establecido de que este sistema ejerce cierta presión competitiva sobre los operadores de buses dedicados a los que se refieren las BALI objeto de la Consulta.

60. Al respecto, cabe resaltar que las condiciones en las que operan los servicios RED —incluyendo sus recorridos, paradas, estructura tarifaria y acceso a la infraestructura aeroportuaria— no forman parte del ámbito exclusivo de decisión de la SCNP. Dichas condiciones se fijan en base al marco regulatorio aplicable al sistema de transporte público en la ciudad de Santiago, y por las decisiones de política pública adoptadas por las autoridades sectoriales competentes. Dichas materias no pueden ser definidas *ex ante* a través del diseño de las BALI que son objeto de la Consulta. Lo anterior, a su vez, delimitaría

N°961-1996 y N°1202-2002, de la H. Comisión Preventiva Central, las Resoluciones N°653-2002 y N°684-2003, de la H. Comisión Resolutiva, y la Resolución N°3-2005 del H. Tribunal.

⁵² Al respecto, véase: Consulta, p. 8.

el alcance del pronunciamiento de estos autos, que no podría establecer condiciones o limitaciones respecto de dichos cambios regulatorios que son —cabe enfatizar— eventuales⁵³.

61. Desde una perspectiva económica, este tipo de incertidumbre regulatoria suele ser internalizada por los oferentes al momento de estructurar sus ofertas, especialmente en mercados en que los ingresos dependen de la demanda efectiva del servicio. Dicha internalización puede incidir en el nivel de las tarifas finalmente ofertadas, en la medida en que los operadores incorporen primas por riesgo asociadas a escenarios regulatorios futuros.

62. Sin embargo, como ha establecido la jurisprudencia del H. Tribunal, para que una determinada distribución de riesgos de una licitación sea un asunto propio de sede de libre competencia, debe tratarse de una distribución de riesgos desbalanceada a tal nivel *“que sólo pueda ser soportada por una porción menor de los potenciales oferentes en el mercado, transformándose así en una barrera artificial a la entrada”*⁵⁴.

63. Los antecedentes recabados por esta Fiscalía descartan un escenario de materialización probable en el corto e incluso en el mediano plazo. Por el contrario, un eventual cambio en las condiciones de uso de la infraestructura de transporte del Aeropuerto AMB, que permita el acceso de buses RED a paradas adicionales a la del actual terminal intermodal ZPB, requeriría de un proceso incierto, complejo y en el que tendrían que cumplirse una serie de supuestos y requisitos, lo cual determina una baja certeza o probabilidad de ocurrencia.

64. Lo anterior ha sido señalado a esta Fiscalía tanto por las propias autoridades del ámbito aeroportuario como por aquellas que regulan al sistema RED, al considerar, en particular, la ausencia de esta hipótesis en el marco concesional vigente del Aeropuerto⁵⁵.

⁵³ Tal como señaló el H. Tribunal en la Resolución N°87/2025 —pronunciamiento acerca de las bases de licitación de almacenes de venta Libre o *Duty Free Shop* en el Aeropuerto AMB, sección A.2, considerandos 4° y siguientes—, el ámbito de decisión en un proceso consultivo sobre bases de licitación se circunscribe al ejercicio discrecional del órgano respectivo en su dictación, sin extenderse a la revisión del marco legal o reglamentario vigente en el cual las bases se insertan. En consecuencia, eventuales coordinaciones institucionales, negociaciones con el concesionario y/o modificaciones al régimen jurídico del Contrato de Concesión—además de ser hipotéticas e inexistentes a la fecha— resultarían ajenas y exógenas al ámbito de las BALI objeto de la Consulta, excediendo, por tanto, su alcance.

⁵⁴ Resolución N°87/2025 del H. Tribunal, considerando 90°.

⁵⁵ Examinado las BALI Aeropuerto y sus respectivas circulares aclaratorias (N°1 a N°10), se constata que *el sistema de transporte público de Santiago* (RED o ex Transantiago) es mencionado únicamente para efectos de: (i) excluir a sus buses del uso del CTR; (ii) prohibir cualquier cobro al concesionario por el ingreso y detenciones de dichos buses en el Aeropuerto; (iii) prohibir cobros a los usuarios; (iv) autorizar la explotación de locales comerciales en la intermodal ZPB; (v) imponer al concesionario la construcción, mantención y conservación de dicha infraestructura; (vi) exigir que el circuito interno gratuito conecte con la intermodal ZPB; (vii) ubicar en ella puntos de encuentro para personas con movilidad reducida; y (viii) establecer multas por incumplimientos en labores de aseo en dicho sector. Como se aprecia, ninguno de estos casos se refiere a una eventual modificación de servicios RED a otras instalaciones del Aeropuerto AMB.

En este sentido, el DTPM indicó que la operación de RED se circunscribe a las zonas autorizadas por el MOP, definidas en las coordinaciones correspondientes, precisando que cualquier eventual expansión requeriría de una revisión de factibilidad por parte del MOP, a través de la Inspección Fiscal del Contrato de Concesión y de la SCNP⁵⁶.

65. En la misma línea, la SCNP señaló expresamente que cualquier modificación de recorridos del sistema RED que implique la incorporación de nuevas paradas dentro del Aeropuerto debe sujetarse a condiciones normativas, técnicas y comerciales destinadas a asegurar una operación ordenada, segura y equitativa respecto de los demás operadores⁵⁷. En particular, el eventual uso del CTR por parte de buses RED requeriría, al menos, de: (i) una modificación previa del Contrato de Concesión, dado que actualmente no se encuentra contemplado que el sistema RED ocupe sectores distintos de la terminal intermodal ZPB, expresamente destinada para ese fin; (ii) el cumplimiento de las exigencias técnicas y operacionales aplicables a la infraestructura respectiva, incluyendo reglamentos de uso y sistemas de asignación de capacidad que defina la concesionaria; y, (iii) el pago de las tarifas correspondientes por el uso de la infraestructura de que se trate, en condiciones no discriminatorias respecto de los otros operadores de transporte por buses⁵⁸.

66. A juicio de esta Fiscalía, resulta evidente que consideraciones semejantes serían igualmente aplicables en caso de autorizarse el uso de otras infraestructuras aeroportuarias distintas de la intermodal ZPB, tales como el sector de aduanas o la central de carga, pues también requeriría de coordinaciones interinstitucionales y de modificaciones al Contrato de Concesión, al no preverse este uso para ellas.

67. Esta interpretación es la que también ha realizado el MOP en el pasado, a través de la Inspección Fiscal de este mismo Contrato de Concesión. Dicho ministerio considera que este último instrumento prevé un derecho de la concesionaria de explotar y gestionar las vías, infraestructura y equipamiento asociado al transporte público por buses dedicados y, por tal razón, limita expresamente las áreas donde debe operar el sistema RED. De ahí que toda modificación en tal sentido requiera *“analizar, en el marco de las exigencias legales y contractuales que rigen el contrato de concesión, las condiciones económicas del mismo, con el propósito de resguardar el equilibrio económico del contrato y, velar por la prestación del servicio en forma competitiva y no discriminatoria, como expresamente lo exigen las bases de licitación [del Contrato de Concesión]”*⁵⁹.

⁵⁶ Al respecto, véase: Oficio N°9903/2026 del DTPM, de fecha 1 de abril de 2026.

⁵⁷ Al respecto, véase: respuesta de SCNP de 31 de marzo de 2026, al Oficio Ord. FNE N°615-26.

⁵⁸ Ibid.

⁵⁹ El pronunciamiento referido detalla, asimismo, los aspectos que deben ser analizados para materializar esta alternativa, indicando que sería necesario: (i) realizar las evaluaciones pertinentes relativas al costo-beneficio de la incorporación de este servicio a los servicios de transporte de pasajeros ya existentes, definidos en las BALI Aeropuerto, así como evaluar eventuales alteraciones al equilibrio económico del Contrato de Concesión y las posibles reclamaciones de la sociedad

68. En base a dichos antecedentes, no resulta atendible la interpretación de la Consultante, que extiende la aplicación de la cláusula contenida en la Circular Aclaratoria N°4 de las BALI Aeropuerto —que prohíbe al concesionario cobrar a los buses del sistema RED por su ingreso al aeropuerto o por la detención en las zonas establecidas para su parada⁶⁰— a todas las infraestructuras del Contrato de Concesión. Una interpretación sistemática y razonable de dicha cláusula permite concluir que esta se refiere exclusivamente al acceso y utilización de la terminal intermodal ZPB, sin extenderse a otras instalaciones aeroportuarias destinadas a fines diversos.

69. En el caso del CTR, esta interpretación se ve reforzada por la propia definición y diseño regulatorio de esta infraestructura, cuyo uso se encuentra reservado a operadores expresamente autorizados, excluyéndose a los buses del “sistema de Transporte Público Metropolitano”⁶¹. En consecuencia, el eventual ingreso de buses RED al CTR requeriría necesariamente de una modificación expresa del Contrato de Concesión. Lo anterior fue confirmado por el Inspector Fiscal de la obra, quien, ratificando la interpretación para el caso de las actuales BALI del servicio de buses dedicado, señaló que mientras no existiera un acto administrativo que modifique la actual regulación asociada al CTR, los buses no se encuentran autorizados para utilizar dicha infraestructura⁶².

70. De esta forma, sin perjuicio de que, a la luz de los antecedentes descritos, resulte incierto y además improbable, que los buses RED utilicen infraestructura distinta de la

concesionaria; (ii) definir la fuente de financiamiento y el mecanismo de pago que, de corresponder, permitan restablecer dicho equilibrio económico; (iii) contar con un acuerdo previo con la sociedad concesionaria respecto de las materias y alcances a modificar, obteniendo además el visto bueno de la Dirección General de Aeronáutica Civil, en su calidad de actual mandante del Contrato de Concesión; y (iv) efectuar las gestiones administrativas pertinentes ante el MOP, incluyendo la tramitación de la toma de razón por parte de la Contraloría General de la República. Del mismo modo, el pronunciamiento señala que determinadas características operacionales propias de los buses dedicados deberían homologarse y exigirse también a los buses RED, tales como la fijación de frecuencias mínimas de recorridos y paradas en el Aeropuerto AMB, la operación continua las 24 horas del día y una serie de requisitos específicos para la flota, entre otros. Asimismo, se indica que los buses RED deberían pagar por el uso de loza o pasada en las mismas condiciones que los servicios dedicados. Al respecto, véase: Oficio Inspección Fiscal AMB. N°1984, de 22 de diciembre de 2017.

⁶⁰ Sobre dicho punto, señalan que: “(e)l Concesionario no podrá realizar cobro alguno a los operadores de los buses del sistema de Transporte Público Metropolitano de la ciudad de Santiago por su ingreso al aeropuerto ni por la detención en las zonas establecidas para su parada, así como tampoco podrá cobrar a los usuarios de dicho sistema por su utilización”. Al respecto, véase: Consulta, p. 17.

⁶¹ El CTR se define como “la infraestructura ubicada entre los Edificios Terminales T1 y T2 y al poniente del emplazamiento de los Estacionamientos Cubiertos (...), a la cual confluirán para tomar y dejar pasajeros, buses distintos del sistema de Transporte Público Metropolitano de la ciudad de Santiago, en adelante “Buses de Transporte Público” (énfasis propio). Al respecto, véase: Circular Aclaratoria N°4 de las BALI Aeropuerto, p. 30.

⁶² En cumplimiento de lo indicado por el Inspector Fiscal —lo cual se encuentra señalado en el Oficio IF-EX AMB N°0344, de 19 de marzo de 2026—, la SCNP emitió la Circular Aclaratoria N°9 respecto de las BALI objeto de la Consulta. En base a ella, se suprime la mención a la posibilidad de que la autoridad competente determinara el ingreso de buses del sistema RED al CTR, dado que ello requeriría de una modificación del Contrato de Concesión, aspecto que escapa al ámbito de materias que pueden preverse en dicho instrumento. Esta circunstancia fue puesta en conocimiento del H. Tribunal en presentación de Centropuerto, rolante a folios 31-32 de estos autos.

actual terminal intermodal ZPB en el corto o mediano plazo, sí subsistiría un cierto grado de incertidumbre respecto de esa posibilidad. Esta incertidumbre podría ser considerada por los oferentes al estructurar sus propuestas, en función de supuestos sobre demanda, presión competitiva de servicios sustitutos y/o por las condiciones de acceso a la infraestructura necesaria para prestar el servicio.

71. Con todo, cabe reiterar que dicha incertidumbre no deriva del diseño de las BALI ni de la actuación de la SCNP como ente licitante, sino que responde a eventuales decisiones de política pública ajenas y exógenas al proceso licitatorio, siendo además simétrica para todos los participantes. En consecuencia, su existencia no desvirtúa el carácter competitivo de la licitación ni constituye un defecto imputable a las BALI.

72. Cabe en esta última línea destacar que, dado que el proceso licitatorio continuó su desarrollo hasta la fase de presentación de ofertas⁶³, dichos antecedentes permitirían ponderar, al menos preliminarmente, el posible impacto de este factor de incertidumbre en los precios ofertados y en la participación de agentes en el proceso, pudiendo con ello evaluarse la dimensión y efectos de una posible barrera a la entrada.

V.3. Evaluación de ofertas del proceso licitatorio

73. Como fue señalado, el período de presentación de ofertas correspondiente a la licitación objeto de la Consulta concluyó el 30 de marzo de 2026. Si bien se trata únicamente de la primera etapa del procedimiento, que culminará con la apertura de las ofertas económicas y la posterior adjudicación a las dos mejores propuestas, es posible extraer algunas conclusiones preliminares en cuanto a la incidencia del factor de incertidumbre asociada a la eventual expansión de los servicios RED en el Aeropuerto AMB.

74. En primer lugar, se advierte que el número de empresas que presentaron ofertas fue inferior al registrado en la licitación previa para este servicio (licitación para el periodo comprendido entre junio de 2021 y junio de 2026), aunque de magnitud similar a la existente en el proceso anterior a este último (licitación para el periodo comprendido entre abril de 2016 y junio de 2021)⁶⁴.

75. También se observa que las ofertas económicas presentadas —correspondientes a la tarifa para el público general del servicio y al valor rebajado aplicable a los trabajadores del Aeropuerto— no evidencian un aumento relevante respecto de los precios actualmente cobrados por las empresas que prestan estos servicios⁶⁵.

⁶³ Instancia que, como se señaló *supra*, se materializó el 30 de marzo de 2026.

⁶⁴ [Véase N°1 en Anexo Confidencial].

⁶⁵ [Véase N°2 en Anexo Confidencial].

Finalmente, esta Fiscalía consultó a las empresas participantes del proceso licitatorio acerca de los criterios considerados en la elaboración de sus propuestas económicas, con el fin de evaluar si la incertidumbre asociada a una eventual expansión de los recorridos del sistema RED hacia el Aeropuerto incidió en el valor de las ofertas. Al respecto, las empresas señalaron que dicho escenario no fue un factor determinante en su evaluación económica, lo que resulta indicativo de que en las tarifas ofertadas no se habrían incorporado primas por riesgo asociadas al asunto consultado⁶⁶.

VI. CONCLUSIONES

76. Del análisis efectuado por esta Fiscalía respecto de la Consulta, relativa a las BALI para la prestación de servicios de transporte público mediante buses hacia y desde el Aeropuerto AMB, se desprenden las siguientes conclusiones principales.

- (i) La licitación objeto de la Consulta constituye un mecanismo competitivo idóneo para asignar derechos de operación para el servicio de transporte por buses dedicados al Aeropuerto. Las BALI configuran un mecanismo de asignación competitivo que resulta, en términos generales, consistente con los principios y criterios de la jurisprudencia de libre competencia aplicables a este tipo de servicios. En particular, la elección de operadores mediante licitación pública, con requisitos y criterios de evaluación previamente definidos y objetivos, incluyendo la determinación del número de contratos a adjudicar, entre otros aspectos, permiten resguardar la competencia “por la cancha” y el nivel competitivo en la posterior prestación de los servicios.
- (ii) No se identifican barreras injustificadas a la entrada ni restricciones desproporcionadas a la competencia. Las exigencias técnicas, económicas y operacionales establecidas en las BALI —incluyendo aquellas relativas a flota, estándares de calidad, solvencia financiera y continuidad operacional— resultan razonables y proporcionales al objeto del contrato. Asimismo, dichas exigencias no difieren sustantivamente y, en ciertos aspectos, incluso resultan menos restrictivas que las observadas en procesos licitatorios anteriores para el mismo servicio.
- (iii) Las eventuales asimetrías competitivas alegadas respecto del sistema RED no se originan en el diseño de las BALI ni en la actuación del órgano licitante, sino en diferencias estructurales derivadas de marcos regulatorios y decisiones de política pública ajenas al proceso licitatorio. En particular, el eventual acceso del sistema RED a infraestructuras adicionales del Aeropuerto, y especialmente al CTR, no se encuentra previsto en el régimen concesional vigente y requeriría de modificaciones al Contrato de Concesión, coordinaciones interinstitucionales y eventuales negociaciones de compensaciones al concesionario. En consecuencia, dicho acceso no depende de una

⁶⁶ [Véase N°3 en Anexo Confidencial].

decisión unilateral ni inmediata, no existe certeza suficiente para considerarla parte del marco jurídico vigente ni tampoco puede imputarse al diseño de las BALI consultadas.

- (iv) La incertidumbre regulatoria asociada a una eventual expansión del sistema RED en el Aeropuerto es exógena al proceso licitatorio y simétrica para todos los potenciales oferentes. Si bien, en abstracto, dicho factor podría incidir en el nivel de las ofertas mediante la incorporación de primas por riesgo, los antecedentes concretos del proceso no evidencian una incidencia importante en las propuestas presentadas, pues los niveles de precios no muestran aumentos relevantes y los oferentes declararon que dicho escenario no fue un factor determinante en su evaluación económica. En consecuencia, no se advierte que el diseño de las BALI incorpore un grado de incertidumbre tal que constituya una barrera a la entrada que distorsione la competencia en el proceso.

POR TANTO,

AL H. TRIBUNAL RESPETUOSAMENTE PIDO: 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.

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

1. Archivo PDF denominado “1. Respuesta Ord. 0606-26”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, de fecha 23 de marzo de 2026.
2. Archivo PDF denominado “2. Informe Técnico sobre la evolución del servicio de Centropuerto”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, antes citado.
3. Archivo Excel denominado “3. Informe respecto de los ingresos”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, antes citado.
4. Archivo Excel denominado “4. Informe respecto de los pasajeros”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, antes citado.
5. Archivo PDF denominado “5. Respuesta ORD 615 FNE - [FINAL]”, enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 31 de marzo de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°615, de fecha 24 de marzo de 2026.

6. Archivo Excel denominado "6. Excel - Pregunta 1, 2 y 3 FEN", enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 31 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°615, antes citado.
7. Archivo PDF denominado "7. Respuesta Of Ord 612 Rol FNE N2838 2026", enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, de fecha 24 de marzo de 2026.
8. Archivo Excel denominado "8. Tabla 1", enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 1 de abril de 2026, como anexo a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
9. Archivo Excel denominado "9. Tabla 2", enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 1 de abril de 2026, como anexo a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
10. Archivo PDF denominado "10. 2026.04.13 Complementa Respuesta OfOrd 612 v2", enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 13 de abril de 2026, como corrección y/o aclaración respecto de la respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
11. Archivo Excel denominado "11. Tabla 2 corregida", enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 13 de abril de 2026, como adjunto a la corrección y/o aclaración a la respuesta respecto del Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
12. Archivo PDF denominado "12. Respuesta ORD 693 FNE [final]", enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 6 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°693, de fecha 2 de abril de 2026.
13. Archivo PDF denominado "13. Nuevo Pudahuel - Complementa respuesta a Oficio Ord. N°693", enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 8 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°693, antes citado.
14. Archivo PDF denominado "14. Respuesta ORD_0692-26", enviado a esta Fiscalía por Operador 2 con fecha 6 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°692, de fecha 2 de abril de 2026.
15. Archivo PDF denominado "15. 2026.04.09 Respuesta a Oficio Ordinario N691 2838-26FNE", enviado a esta Fiscalía por Operador 1 con fecha 9 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°691, de fecha 2 de abril de 2026.
16. Archivo Excel denominado "Memoria de cálculo 2838-26", correspondiente a base de datos elaborada por esta Fiscalía.
17. Archivo PDF denominado "Anexo Confidencial", preparado por esta Fiscalía.

En relación con dichas piezas, esta Fiscalía solicita al H. Tribunal mantener la confidencialidad decretada mediante Resolución Ex. FNE N°15, de fecha 17 de abril de 2026, la que se acompaña como documento público en el tercer otrosí de esta presentación, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 22 inciso noveno, en relación con el artículo 39 letra a), ambos del DL 211, y el acuerdo segundo del Auto Acordado N°16/2017 del H. Tribunal.

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

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

1. Archivo PDF denominado “1. Respuesta Ord. 0606-26_VP”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, de fecha 23 de marzo de 2026.
2. Archivo PDF denominado “2. Informe Técnico sobre la evolución del servicio de Centropuerto_VP”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, antes citado.
3. Archivo Excel denominado “3. Informe respecto de los ingresos_VP”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, antes citado.
4. Archivo Excel denominado “4. Informe respecto de los pasajeros_VP”, enviado a esta Fiscalía por Centropuerto con fecha 27 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°606, antes citado.
5. Archivo PDF denominado “5. Respuesta ORD 615 FNE - [FINAL]_VP”, enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 31 de marzo de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°615, de fecha 24 de marzo de 2026.
6. Archivo Excel denominado “6. Excel - Pregunta 1, 2 y 3 FEN_VP”, enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 31 de marzo de 2026, como antecedente adjunto a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°615, antes citado.
7. Archivo PDF denominado “7. Respuesta Of Ord 612 Rol FNE N2838 2026_VP”, enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, de fecha 24 de marzo de 2026.
8. Archivo Excel denominado “8. Tabla 1_VP”, enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 1 de abril de 2026, como anexo a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
9. Archivo Excel denominado “9. Tabla 2_VP”, enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 1 de abril de 2026, como anexo a respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
10. Archivo PDF denominado “10. 2026.04.13 Complementa Respuesta OfOrd 612 v2_VP”, enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 13 de abril de 2026, como corrección y/o aclaración respecto de la respuesta al Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.
11. Archivo Excel denominado “11. Tabla 2 corregida_VP”, enviado a esta Fiscalía por Turbus con fecha 13 de abril de 2026, como adjunto a la corrección y/o aclaración a la respuesta respecto del Oficio Ordinario FNE N°612, antes citado.

12. Archivo PDF denominado “12. Respuesta ORD 693 FNE [final] _VP”, enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 6 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°693, de fecha 2 de abril de 2026.
13. Archivo PDF denominado “13. Nuevo Pudahuel - Complementa respuesta a Oficio Ord. N°693_VP”, enviado a esta Fiscalía por la SCNP con fecha 8 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°693, antes citado.
14. Archivo PDF denominado “14. Respuesta ORD_0692-26_VP”, enviado a esta Fiscalía por Operador 2 con fecha 6 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°692, de fecha 2 de abril de 2026.
15. Archivo PDF denominado “15. 2026.04.09 Respuesta a Oficio Ordinario N691 2838-26FNE_VP”, enviado a esta Fiscalía por Operador 1 con fecha 9 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°691, de fecha 2 de abril de 2026.
16. Archivo Excel denominado “Memoria de cálculo 2838-26_VP”, correspondiente a base de datos elaborada por esta Fiscalía.
17. Archivo PDF denominado “Anexo Confidencial_VP”, preparado por esta Fiscalía.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.

TERCER OTROSÍ: Solicito al H. Tribunal tener por acompañados los siguientes documentos de carácter público, que constan en la Investigación Rol FNE N°2832-25:

1. Archivo PDF denominado “1. RC N°15-26”, correspondiente a la Resolución Exenta FNE N°15 de 17 de abril de 2026, que declara confidenciales piezas del Expediente Rol N°2838-26 que se indican.
2. Archivo Excel denominado “2. Anexo Documentos Confidenciales Rol N°2838-26”, que corresponde al anexo de la Resolución Exenta FNE N°15 de 17 de abril de 2026, que contiene el listado de las piezas confidenciales del Expediente Rol N°2838-26.
3. Archivo PDF denominado “3. ORD. 0001 PROCESO 20054761”, correspondiente al Oficio Ord. N°0001/2026 de la DGC-MOP, enviado a esta Fiscalía con fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°605, de fecha 23 de marzo de 2026.
4. Archivo PDF denominado “4. ANEXO 2_RUTA ACTUAL Y PROPUESTAS RED”, anexo al Oficio Ord. N°0001/2026 de la DGC-MOP, enviado a esta Fiscalía con fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°605, antes citado.
5. Archivo PDF denominado “5. Responde FNE Centropuerto_firmado_DCP”, correspondiente al Oficio N°9903/2026 del DTPM, enviado a esta Fiscalía con fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°604, de fecha 23 de marzo de 2026.
6. Archivo Excel denominado “6. DatosTRX”, adjunto al Oficio N°9903/2026 del DTPM, enviado a esta Fiscalía con fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°604, antes citado.

7. Archivo PDF denominado “7. Oficio-IF-EX 0344{2}2026 (ID 7783)”, correspondiente al Ord. IF-EX AMB N°0344/2026 de la Inspección Fiscal de la Concesión del Aeropuerto AMB, enviado a esta Fiscalía con fecha 31 de marzo de 2026, como adjunto a respuesta de la SCNP al Oficio Ordinario FNE N°615, de fecha 24 de marzo de 2026.
8. Archivo PDF denominado “8. CIRCULAR ACLARATORIA N°9 BALI SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO BUSES”, correspondiente a la Circular Aclaratoria N°9 de las BALI objeto de Consulta, enviado a esta Fiscalía con fecha 31 de marzo de 2026, como adjunto a respuesta de la SCNP al Oficio Ordinario FNE N°615, de fecha 24 de marzo de 2026.
9. Archivo Excel denominado “9. DatosTRX_444_555_v2”, enviado a esta Fiscalía por el DTPM con fecha 13 de abril de 2026, como adjunto a la corrección y/o aclaración al archivo remitido con el Oficio N°9903/2026 del DTPM, de fecha 1 de abril de 2026, en respuesta al Oficio Ordinario FNE N°604, antes citado.
10. Archivo PDF denominado “10. OFICIO IF A DTPM 2017 SUSPENSION LICITACION”, correspondiente al Ord. IF-EX AMB N°1984/2017 de la Inspección Fiscal de la Concesión del Aeropuerto AMB, enviado a esta Fiscalía con fecha 13 de marzo de 2026 como antecedente de presentación complementaria a toma de declaración de Centropuerto, realizada con fecha 12 de marzo de 2026.
11. Archivo PDF denominado “11. Transparencia MTT - O1677-26 DTPM Propone Piloto Acercamiento Aeropuerto”, correspondiente al Oficio N°1677/2026 del DTMP, enviado a esta Fiscalía con fecha 13 de marzo de 2026 como antecedente de presentación complementaria a toma de declaración de Centropuerto, antes citada.

Sírvase H. Tribunal: Tenerlos por acompañados.