Santiago, diez de noviembre de dos mil veintiséis.

VISTOS Y TENIENDO PRESENTE:

PRIMERO: Que, comparece don Pablo Iacobelli del Río en representación de Hitachi Rail CD U.S. Ltd. (antes denominada “Clever Devices Ltd.”) y de Hitachi Rail Cd Chile SpA (antes denominada “Clever Devices Chile Spa”), todos domiciliados en calle Miraflores N°222, piso 28 norte, comuna de Santiago; y, Jaime Eduardo Godoy Cifuentes, en representación de GLOBE S.A., ambos domiciliados en Avenida Apoquindo N°4.001, oficina 504, comuna de Las Condes, interponiendo acción de amparo económico en contra del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, representado por don Louis De Grange Concha, por haber éste incurrido en un acto ilegal que vulnera la garantía fundamental consagrada en el número 21 del artículo 19 de la Constitución Política de la República de Chile.

El acto ilegal denunciado corresponde a la Resolución N°1, de 19 de enero de 2026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, comunicada a las recurrentes por correo electrónico de 13 de febrero de este año, que adjudicó a Consorcio Novamobility SpA la licitación pública para la contratación de la provisión de servicios tecnológicos de gestión de flota e información a personas usuarias como servicio complementario del sistema de transporte público metropolitano, convocada por la Resolución Nº14, de 2023, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, que aprobó las bases de la licitación Nº LP GF 001/2023 y su modificación y aclaraciones.

Alega que pese a que la oferta de Novamobility debió declararse inadmisible, pues se sustentó en información que considera inexacta sobre la experiencia del oferente, determinante de la evaluación técnica, debiendo entonces adjudicase el contrato a las recurrentes que, conforme a las bases de la licitación, actuaron como un consorcio denominado “Clever Devices -Globe Consorcio de Sistemas de 3 Transporte Inteligente”, y cuya oferta fue la que, entre las admisibles, obtuvo el mayor puntaje.

Así, sostiene que la Resolución 1/2026 privó ilegal y arbitrariamente a las recurrentes de haber desarrollado una actividad económica lícita consistente en explotar un cuantioso contrato que habilitaba la prestación de

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

los servicios licitados, generando a las empresas consorciadas recurrentes importantes ingresos y utilidades.

De ese modo, indica que la Resolución 1/2026 lesionó el derecho de las recurrentes a desarrollar esa actividad económica, infringiendo el artículo 19 Nº21 de la CPR, que asegura a todas las personas el derecho a desarrollar cualquiera actividad económica.

Expone que de acuerdo al inciso 2° del artículo 3° sexies de la Ley N°18.696, el Ministerio recurrido puede contratar con terceros, mediante licitación pública, los servicios complementarios que resulten necesarios para la operación de los de transporte, tales como servicios tecnológicos, su desarrollo y otros asociados a su prestación; control de calidad, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios; y de provisión de buses para el sistema de transportes, entre otros.

Al efecto, desde el año 2007 el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha contratado directamente, sin licitación, con Sonda S.A., la última vez, en el año 2023, por 4 años, prorrogables por un año más, los “Servicios Tecnológicos de Gestión de Flota e Información a Personas Usuarias”, que consisten en coordinar, supervisar y optimizar, mediante herramientas digitales e infraestructura tecnológica, la operación diaria de las flotas de buses, proveyendo al efecto información en tiempo real a los usuarios.

Sin embargo, con el fin de posibilitar competencia e incorporar eficiencias al término de aquel contrato, por medio de la Resolución N°14, de 24 de marzo de 2023, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda aprobaron las bases de una licitación pública para la contratación, por 144 meses, de esos servicios complementarios y autorizaron el llamado a la licitación N° LP GF 001/2023.

No obstante, el llamado a licitación fue publicado recién el 21 de abril de 2025, condicionando la recepción de ofertas a la adquisición previa de las bases, que fue lo que hizo Clever Devices – Globe.

Agrega que las bases de la licitación, en el acápite 5.3., consideraron una evaluación técnica, que comprendió, entre otros criterios, la “experiencia en la gestión de flota”, que se dividió en tres subcriterios o elementos, i) cantidad de buses con el software de gestión de flota, ii) cantidad de

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

computadores embarcados en buses y iii) soporte y mantenimiento para flotas de transporte e información a personas usuarias, todo lo cual debía acreditarse con certificados y una demostración funcional en dependencias del DTPM.

Expone que como resulta de la Tabla Nº2 del apartado citado, en cada uno de esos elementos que componen el criterio “experiencia en la gestión de flota”, solo obtienen puntos o, como allí se señala, obtienen puntaje igual a cero (0) si no lo cumplen, los contratos o programas relativos a flotas compuestas de un mínimo de 500 buses.

Al respecto, agrega, las bases establecen que, para respaldar la experiencia declarada, el oferente debe presentar cartas firmadas por los representantes de las empresas o entidades a las cuales se han prestado los servicios o el suministro de equipamiento, que indiquen que quien acredita la experiencia ha prestado los servicios pertinentes cumpliendo con los requisitos mínimos aquí exigidos.

Naturalmente, el Ministerio se reserva allí el derecho de verificar las referencias respectivas y declarar inadmisible la oferta que incorpore información errónea o inexacta, aunque convengamos que esto es un deber, especialmente en caso de duda.

Conforme a lo previsto por el DTPM, el 27 de octubre de 2025 se publicó el registro de oferentes, conformado por Novamobility (consorcio conformado por Sonda e Ineo Systrans), Clever Devices – Globe y Mobility Solutions Alliance (consorcio Sociedad de Servicios Electrónica y Trapeze ITS UK), informándose el 20 de noviembre de 2025 que las tres ofertas son admisibles.

Así, el 21 de noviembre de 2025 se inició la evaluación técnica, en cuyo marco tuvieron lugar, entre el 9 y el 17 de diciembre de 2025, las demostraciones funcionales.

Al respecto, señala que le llama la atención que el 5 de enero de 2026 la Comisión Evaluadora pidiera a los tres oferentes aclarar el equipamiento embarcado y la solución de software ofertada.

Las bases, al efecto, exigen que la experiencia se acredite con equipamiento embarcado provisto con la misma solución ofertada (o una versión anterior).

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

La aclaración llamó la atención de las recurrentes, por sí misma, y porque la Comisión Evaluadora hizo presente que, si se constatase que la declaración entregada es errónea o inexacta, la oferta sería declarada inadmisible.

Continúa que, sin embargo, al día siguiente, el 6 de enero de 2026, se publicó el acta de la evaluación técnica, que presenta tablas con los resultados obtenidos en cada ítem, sin mencionar por su nombre los proyectos o contratos presentados por los oferentes para acreditar experiencia (se identifican como “Proyecto N°1”, Proyecto N°2”, y así sucesivamente), lo que impide que los demás oferentes puedan comprobar la veracidad de la información.

Sostiene que, con opacidad, tan solo un día después, el 7 de enero de 2026, se llevó a cabo, públicamente, la “apertura” de las ofertas económicas, aunque la verdad es que sólo se verificó que esas ofertas pudieran ser descargadas de la plataforma web, pues los precios ofertados no se hicieron públicos. Enseguida, el 8 de enero de 2026, se llevó a cabo la evaluación económica y final, proponiendo la Comisión Evaluadora adjudicar a Novamobility, por haber obtenido el mejor puntaje final.

Denuncia que pocos días después, el 12 de enero de 2026, no obstante haberse efectuado ya la propuesta de la Comisión Evaluadora, se publicó un acta de evaluación técnica complementaria que, al igual que la principal, tampoco menciona por su nombre los proyectos o contratos presentados por los oferentes para acreditar experiencia, impidiendo comprobar la veracidad de la información.

Sin embargo, agrega, que fue posible constatar que el Proyecto N°1 declarado por Novamobility para la “Cantidad de Computadores Embarcados en Buses (GF2), Tabla N° 4”, con la cantidad de 4.500 buses, no fue declarado también para la “Cantidad de Buses con el Software de Gestión de Flota (GF1), Tabla N°2.

Hace presente que para que la experiencia sea válida, el equipamiento embarcado debe haber sido provisto con la misma solución ofertada, o una versión anterior, de modo que esta omisión le restó puntos a Novamobility, obteniendo 90, de 100 posibles.

Expone que, sin perjuicio de ese menor puntaje, y en línea con aquella aclaración, con advertencia, requerida por la Comisión Evaluadora, la omisión

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

no pudo sino que generar dudas acerca de si ese Proyecto N°1 para la “Cantidad de Computadores Embarcados en Buses (GF2), Tabla N°4”, presentado por Novamobility, cumplió la exigencia de vinculación a la misma solución ofertada.

Finalmente, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones adjudicó el contrato a Novamobility, adjudicación que fue notificada a las recurrentes por correo electrónico el 13 de febrero de 2026.

Atendidas las razonables dudas generadas a las recurrentes durante el proceso respecto de los antecedentes presentados por Novamobility para acreditar la experiencia previa requerida, las recurrentes solicitaron información a DPTM.

El DPTM entregó antecedentes el 9 de marzo de 2026, entre ellos, las cartas para acreditación de experiencia, que se acompañan a estos autos.

Al respecto, las recurrentes realizaron gestiones producto de las cuales recibieron, con 24 de julio de 2026, un certificado de la autoridad de transportes del área metropolitana francesa de Bordeaux, que da cuenta de una flota de buses inferior a la informada por Novamobility en el proceso y, de hecho, inferior a 500, lo que, según se anotó, conlleva cero puntos en el programa informado.

Como fuere, la disconformidad de lo informado por Novamobility con lo que certifica la autoridad extranjera pertinente, conforme a las bases de la licitación y a la normativa legal aplicable, determina que su oferta debe ser declarada inadmisible.

No obstante, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Novamobility suscribieron, el 26 de marzo pasado, el contrato adjudicado, aprobando esta actuación ese ministerio y el de Hacienda mediante resolución exenta N°1859, de 21 de abril de 2026, por lo que la situación amerita urgente cautela.

Indican que la Constitución Política de la República asegura a todas las personas, en su artículo 19, N°21, la libertad para desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen.

La libertad que asegura el texto constitucional es amplia, pues está referida a cualquiera, no a una o unas, sino a las que se quiera, actividades de carácter económico y porque este carácter abarca todo el arco de

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

actividades propias de esta faz social, esto es, producción, distribución y consumo.

Por ende, las personas, todas, conforme a la norma fundamental, son libres para emprender, produciendo y comerciando los bienes que decidan, sin que otros puedan impedirlo, y también son libres para consumir los productos de su preferencia y nos los que les impongan, todo con sujeción a regulación de ley.

Exponen que, en su primer componente, el más difundido y estudiado, la libertad económica comprende la denominada libertad de empresa, que encuentra raíces en la decimonónica libertad de industria y comercio, de la mano de la libertad de trabajo, reconocida desde los inicios del constitucionalismo.

La libertad de empresa tiene por contenido esencial la libertad de creación de empresas y de acceso al mercado, la libertad de organización (elección de nombre, de emplazamiento, de forma de organización y de composición de los órganos de dirección) y la libertad de dirección (de producción, de inversión, de política comercial, de precios, de competencia leal y de contratación).

El último componente esencial de la libertad de empresa, la libertad de dirección corresponde a la libertad de ejercicio de la actividad empresarial, que comprende las libertades de producción (determinación del volumen, calidad, insumos y modos de producir), de inversión (o desinversión), de estrategia comercial y precios, de publicidad, de distribución y ventas, de competencia y contratación (vender o no).

Ahora bien, la libertad de empresa que se ha definido no es absoluta. Agrega que el Tribunal Constitucional ha referido que, en virtud de este derecho, “toda persona, sea esta persona natural o jurídica, tiene la facultad de iniciar y mantener con libertad cualquier actividad lucrativa en las esferas de la vida económica, garantizando, por consiguiente, la norma constitucional, entre otras actividades, la realización de actividades productivas, de servicios y de comercialización de todo tipo de bienes, bajo dos grandes condiciones: la primera, que la actividad a realizar no sea considerada en sí misma ilícita, y lo son solo los que la propia Constitución menciona genéricamente, esto es, las contrarias a la moral, al orden público y

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

a la seguridad nacional, y la segunda, que la actividad económica a realizar se ajuste a las normas legales que la regulen".

Sostiene que existen, pues, en el mismo texto constitucional, sendas prohibiciones, relativas a la actividad "contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional", conceptos jurídicos indeterminados que toca al legislador precisar y, por supuesto, a la justicia, aplicar.

Además, existen límites extrínsecos, en el propio texto constitucional, como son "las normas legales que la regulen" (artículo 19 N° 21 de la Constitución), la protección del medio ambiente, los derechos de los trabajadores y el bien común (artículo 19 Nos. 8, 16, 18 y 19, y artículo 1° de la Constitución), y límites intrínsecos, propios de la naturaleza de esta libertad y su inscripción en la economía de mercado, constituidos por el respeto a la competencia libre y leal y a los derechos de los consumidores.

Sostiene que la Resolución 1/2026, al adjudicar la licitación a un actor cuya oferta, conforme a las bases, debió declararse inadmisible, en lugar de hacerlo a las recurrentes cuya oferta, entre las admisibles, obtuvo el mejor puntaje, lesiona su libertad económica, en su faz de libertad de empresa, en todos los elementos que componen su contenido esencial, sin que la infracción encuentre justificación en los límites extrínsecos o intrínsecos de esa libertad, ni en elemento racional alguno, deviniendo entonces en una vulneración ilegal y arbitraria del derecho fundamental.

Esa lesión al derecho fundamental de libertad económica es, desde luego, ilícita, porque el acto administrativo que la causa, la Resolución 1/2026, adolece de vicios de ilegalidad, desde que dispone la adjudicación del contrato licitado a Novamobility en base a información inexacta que fue determinante para la decisión, distorsionándola, al punto que debió ser otra, muy diversa, la adjudicación a las recurrentes.

Indican que ese vacío o distorsión de los motivos del acto administrativo transgrede el principio de fundamentación de las decisiones de la Administración, consagrado en el artículo 8º de la Constitución Política de la República y es causa de antijuridicidad *ratione materiae* de la decisión, conforme a la caracterización que de los actos administrativos establece el artículo 2º de la Ley Nº18.575, orgánica constitucional de bases generales de la Administración del Estado y conforme, además, a las exigencias de los

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

artículos 8, 11, 16 y 41 de la Ley Nº19.880, de bases de los procedimientos administrativos.

Refiere también cierta jurisprudencia de los tribunales superiores de justicia.

Agrega que, por otro lado, dada la naturaleza de la licitación en cuestión, regida por las especiales normas de la Ley N°18.696 sobre licitaciones de servicios de transporte público de pasajeros y servicios complementarios; los hechos que fundan esta acción, información errónea entregada por el adjudicatario al licitante; la oportunidad de su revelación y acreditación; y la urgencia de remedio, no resultan procedentes u oportunas ni la acción de impugnación de la Ley N°19.886, sobre contratos administrativos de suministro y prestación de servicios, ni acciones ordinarias, civiles o de otra índole, imponiéndose la jurisdicción cautelar, el amparo a la libertad de empresa, en los amplios términos concebidos por el legislador de la Ley N°18.971.

Finalmente, dado que la adjudicación del contrato licitado, que configura la infracción al artículo 19 Nº21 de la Constitución Política de la República, fue notificada las recurrentes el 13 de febrero de 2026, señala que la presente acción se interpone dentro del plazo de seis meses que al efecto establece el artículo único de la Ley Nº18.971.

SEGUNDO: Que, comparece don Juan Pablo Quintanilla Lorca, abogado, en representación del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, quien informando al tenor del recurso solicita el rechazo del mismo, con costas.

Señala que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones llevó a cabo, por primera vez, una licitación pública destinada a la provisión de los servicios tecnológicos de gestión de flota1 e información2 a personas usuarias como servicio complementario del Sistema de Transporte Público Metropolitano (STPM), con arreglo a lo dispuesto en el inciso segundo del artículo 3º sexies de la Ley Nº 18.696.

El sistema de gestión de flota está encargado de proveer las herramientas tecnológicas para monitorear los buses, gestionar incidentes y coordinar la operación diaria, siendo la fuente de información del STPM para el cálculo de los principales indicadores de calidad del servicio que se establecen en los contratos de concesión de uso de vías y en las condiciones

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

específicas de operación, y para la obtención de otras variables relevantes para la operación y administración de dichos instrumentos.

El sistema de información a personas usuarias genera la información detallada y en línea de la operación de los distintos servicios de transporte, considerando el estado de la operación, los tiempos de viaje y las predicciones de llegada a paradas y puntos clave de las rutas, permitiendo a los usuarios disponer de las herramientas necesarias para una correcta planificación y toma de decisiones al momento de realizar sus viajes.

Agrega que el inciso segundo del artículo 3º sexies de la Ley Nº 18.696, establece, en lo pertinente, que: “La prestación de los servicios de transporte podrá comprender, asimismo, la contratación de los servicios complementarios para su operación que resulten necesarios para cumplir con dicha finalidad y que sean prestados por un tercero, tales como servicios tecnológicos, su desarrollo y otros asociados a su prestación; control de calidad, de administración financiera, de asistencia operacional, de información y atención de usuarios; y de provisión de buses para el sistema de transportes, entre otros. El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá contratar la prestación de los servicios complementarios en cualquier momento, lo que deberá realizarse mediante licitación pública en la que sólo podrán postular personas jurídicas”.

El llamado a licitación se efectuó el día 21 de abril de 2025. Se trató de un procedimiento de carácter internacional, en el que participaron tres consorcios integrados por proveedores extranjeros y nacionales con experiencia en la materia.

El modelo de evaluación ocupado contempló una evaluación técnica que equivale el 50% del puntaje final y una evaluación económica del mismo porcentaje.

Un porcentaje importante de la evaluación técnica estaba basado en la experiencia. Ello, dado que la licitación dice relación con la provisión de servicios tecnológicos en el contexto de un sistema de transporte público de gran escala, con una flota superior a 7.000 buses, lo que configura un entorno de alta complejidad tecnológica y operacional. De esta manera, la experiencia de los oferentes constituye un atributo crítico de la evaluación, al reducir los riesgos de implementación, y al permitir asegurar las capacidades de

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

integración de los sistemas y acreditar el conocimiento en entornos de operación reales y de alta demanda.

El diseño de las bases de licitación contempló que tal experiencia fuera acreditada mediante declaraciones debidamente suscritas por los clientes o entidades a las cuales los oferentes habían prestado servicios.

Por último, cabe señalar que el contrato licitado contempla una duración de 144 meses desde la primera instalación de equipamiento en un bus, incluyendo un período de diseño y pruebas de 18 meses, y puede extenderse por 24 meses adicionales por buen desempeño y hasta por 12 meses por razones de continuidad del servicio durante un eventual proceso licitatorio posterior.

Mediante la Resolución N°14, de 2023, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, suscrita conjuntamente con el Ministerio de Hacienda, se aprobaron las bases de licitación y sus anexos para la “Provisión de Servicios Tecnológicos de Gestión de Flota e Información a Personas Usuarias como Servicio Complementario del Sistema de Transporte Público Metropolitano” (en adelante, las “bases de licitación” o “bases”) y se autorizó el correspondiente llamado. Dicho acto fue tomado de razón por la Contraloría General de la República el 15 de abril de 2025.

Posteriormente, con fecha 21 de abril de 2025, se publicó la convocatoria en el Diario Oficial y en, al menos, dos diarios de circulación nacional, de conformidad con el artículo 3.4.2 de las bases. Durante la etapa de adquisición se registraron 25 adquirentes y, en el período de consultas, se recibieron un total de 1.046 preguntas, las que fueron respondidas a través de la resolución exenta N°3047, de 2025. Como resultado de dicho proceso de consultas y del análisis de los antecedentes, se introdujeron modificaciones a las bases mediante la resolución N° 31, de 2025, dictada conjuntamente por los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda, la que fue tomada de razón por la Contraloría General de la República el 24 de septiembre de 2025.

A través de la resolución exenta N° 2933, de 2025, del Ministerio informante, se aprobaron las instrucciones para la realización de las visitas a los terminales, centros de operación de flota y centro de monitoreo de buses, conforme con lo dispuesto en el artículo 3.4.4. de las bases.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Adicionalmente, durante el desarrollo del procedimiento licitatorio se dictaron distintos actos necesarios para su implementación. Así, mediante la resolución exenta N° 2933, de 2025, se aprobaron las instrucciones para las visitas a terminales, centros de operación de flota y centro de monitoreo de buses; por la resolución exenta N° 3536, de 2025, se regularon la presentación electrónica de las ofertas y sus actos de apertura; y, por la resolución exenta N° 3649, posteriormente modificada por la resolución exenta N° 4288, ambas de 2025, se designó la Comisión de Apertura y Evaluación.

El plazo para la presentación de las ofertas fue prorrogado por las resoluciones exentas Nos 3773, 4271 y 4245, todas de 2025. Por su parte, mediante la resolución exenta N° 4835, posteriormente modificada por la resolución exenta N°5569, se aprobaron las instrucciones para la realización de la Demostración Funcional. Finalmente, por medio de la resolución exenta N°4567, de 2025, se rectificaron las bases, en virtud de lo dispuesto en el artículo 62 de la ley N°19.880, y se prorrogó por última vez el plazo para la presentación de ofertas.

El plazo para la presentación de ofertas venció el 27 de octubre de 2025, oportunidad en que se recibieron, a través del sistema electrónico habilitado al efecto, las siguientes tres ofertas: a) Consorcio Novamobility, código L033-U254-O195; b) Clever Devices-Globe Consorcio de Sistemas de Transporte Inteligente, código L033-U266-O196; y, c) Mobility Solutions Alliance, código L033-U253-O198.

La recepción de dichas ofertas consta en el respectivo “Registro de Entrega de Ofertas”, publicado en el sitio web del DTPM5.

De conformidad con el cronograma de la licitación, el 28 de octubre de 2025, la Comisión realizó el acto de apertura de las ofertas técnicas, actuación certificada por la notario público doña María Luisa Vera Jeraldo, suplente de la Trigésima Octava Notaría de Santiago, y consignada en la correspondiente “Acta de Apertura de Ofertas Técnicas”6. En dicha oportunidad se constató que las tres ofertas acompañaban los documentos N°1 a N°11 exigidos por los artículos 4.1 y 4.2 de las bases, incluidas las respectivas garantías de seriedad de la oferta.

Posteriormente, durante la evaluación de admisibilidad de las ofertas, la Comisión examinó los antecedentes generales de las ofertas técnicas a

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

que se refiere el artículo 4.1.1 de las bases, a fin de verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en el artículo 3.3.1 y la inexistencia de las inhabilidades contempladas en el artículo 3.3.2. En ejercicio de la facultad prevista en el artículo 3.4.5.2, se solicitó asimismo a los oferentes la subsanación de errores u omisiones formales y la aclaración de determinados antecedentes.

Como resultado de la admisibilidad del proceso, según consta en el "Acta de Evaluación de Admisibilidad", de 20 de noviembre de 2025, la Comisión concluyó que todos los oferentes habían respondido correctamente las solicitudes formuladas y que las tres ofertas eran admisibles, por lo que correspondía que continuaran a la etapa de evaluación técnica.

En la etapa de evaluación técnica, la Comisión analizó los antecedentes asociados a los criterios de evaluación previstos en el artículo 5.3 de las bases —correspondientes a los documentos Nos 7, 8, 9, 10 y 11— y llevó a cabo la demostración funcional. Durante dicha etapa, y nuevamente en ejercicio de la facultad prevista en el artículo 3.4.5.2, se solicitó a los oferentes subsanar errores u omisiones formales y aclarar determinados antecedentes.

Sobre la base de lo anterior, la Comisión asignó a cada oferta los puntajes correspondientes a los distintos criterios de evaluación previstos en las bases, aplicando las escalas y ponderaciones establecidas en dicho pliego, obteniéndose los resultados expuestos en su informe.

Conforme al artículo 5.3 de las bases, las ofertas que obtuvieran un puntaje técnico igual o superior a 70 puntos serían consideradas técnicamente aceptables. Como se observa en la tabla expuesta en el informe, las tres ofertas superaron dicho umbral y, por tanto, continuaron a la etapa de apertura y evaluación de sus ofertas económicas.

El 7 de enero de 2026, conforme al cronograma de la licitación, la Comisión realizó el acto de apertura de las ofertas económicas, actuación certificada por la notario público María Soledad Lascar, titular de la Trigésima Octava Notaría de Santiago. Según consta en la respectiva acta, los tres oferentes acompañaron los documentos Nos 12 y 13 exigidos por el artículo 4.3 de las bases, por lo que sus ofertas continuaron a la etapa de evaluación económica.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Con fecha 8 de enero de 2026, la Comisión emitió el “Acta de Evaluación Económica y Final”, en la cual calculó los puntajes económicos de las ofertas de conformidad con las etapas reguladas en los artículos 5.5.1 y 5.5.2 de las bases y, posteriormente, determinó sus respectivos puntajes finales, conforme a la fórmula establecida en el artículo 5.6.

Luego, se procedió a calcular el puntaje final de cada oferta en conformidad a lo dispuesto en el artículo 5.6, mediante la ponderación de los puntajes técnicos y económicos, truncado a tres decimales, de acuerdo con la fórmula referida en el respectivo informe.

Lo anterior dio como resultado los puntajes finales de las oferentes.

Con fecha 12 de enero de 2026 la Comisión emitió un “Acta de Evaluación Técnica Complementaria”, mediante la cual precisó que durante la evaluación se había revisado también la información contenida en el Documento N° 6; dejó constancia del cumplimiento oportuno de las solicitudes de subsanación formuladas a los oferentes y complementó los anexos que contienen el detalle de la evaluación técnica.

Finalmente, con fecha 14 de enero de 2026 se emitió un “Acta de Evaluación Económica Complementaria”, mediante la cual se detallaron los montos correspondientes al Pago de Inversión Ofertado y al Pago de Operación Mensual Ofertado y se precisó el tratamiento del IVA respecto de los valores correspondientes a CM.

Conforme a los resultados de las evaluaciones técnica y económica, y atendido que el Consorcio Novamobility obtuvo el mayor puntaje final, ascendente a 90,620 puntos, mediante la resolución N° 1, de 2026, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y el Ministerio de Hacienda, se adjudicó a dicho oferente la licitación. Esta resolución fue tomada de razón por la Contraloría General de la República el 4 de febrero de 2026, por encontrarse ajustada a derecho, y notificada a los oferentes el 13 de febrero del mismo año.

Posteriormente, y habiéndose verificado el cumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en el artículo 6 de las bases de licitación, con fecha 25 de marzo de 2026, la empresa Consorcio Novamobility SpA., creada para estos efectos, suscribió el contrato de provisión de servicios tecnológicos de gestión de flota e información a personas usuarias para el STPM con el Ministerio de Transportes y

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Telecomunicaciones, el cual fue aprobado mediante la resolución exenta N° 1859, de 2026, de dicho Ministerio y el Ministerio de Hacienda.

El Contrato entró en vigencia con fecha 7 de julio de 2026, verificándose desde entonces el cumplimiento de diversas obligaciones contractuales por parte de la empresa adjudicada y la instrucción de los pagos correspondientes, de conformidad con las disposiciones de dicho acuerdo.

Señala que a la fecha del informe, Consorcio Novamobility SpA ha dado cumplimiento oportuno a las obligaciones correspondientes, incluyendo la entrega de los antecedentes requeridos dentro de los plazos establecidos. Entre estos se encuentran la documentación contractual prevista en la cláusula 8 y el Apéndice N° 11; la designación del encargado del Contrato; y la nominación del equipo de trabajo, del encargado de ciberseguridad y del representante ante el Equipo de Administración de Emergencias.

El Ministerio, por su parte, designó al Administrador de Contrato y su suplencia, y dio la aprobación formal de los representantes propuestos por Consorcio Novamobility para los distintos cargos, encontrándose por consiguiente establecidos los equipos de trabajo. Sostiene que a la fecha del informe, se encuentra en tramitación la notificación formal del inicio del Proceso de Implementación, dando con ello curso al comienzo de la Fase I: Diseño y Planificación, contemplada en el Apéndice Nº 10 del Contrato.

Conforme con lo dispuesto en las bases de licitación, el puntaje final (PF) de la evaluación de la licitación se estructuró ponderando en partes iguales el puntaje económico (PE) y el técnico (PT).

Agrega que respecto del puntaje técnico se le asignó un puntaje a cada oferta de acuerdo con los siguientes criterios de evaluación: 1) Experiencia en gestión de flota (EGF) (35%), que se divide en 3 subcriterios: a. Cantidad de buses con el Software de Gestión de Flota (GF1); b. Cantidad de computadores embarcados en buses (GF2); c. Soporte y Mantenimiento para flotas de transporte (GF3). 2) Experiencia en Información a Personas Usuarias (EIPU) (15%). 3) Experiencia en Contadores de Personas Usuarias (ECPU) (10%). 4) Funcionalidades adicionales (35%). 5) Plan de Capacitaciones (5%).

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Por su parte, en cuanto a la oferta económica, conforme el pliego de condiciones, se evaluó el valor ofertado respecto del pago de inversión y el pago de operación

El informe indica que las recurrentes sostienen en su presentación que les “llamó la atención” la aclaración solicitada con fecha 5 de enero de 202612 por parte de la comisión evaluadora al Consorcio Nobamobility, consistente en “Anexo A07, Formulario de experiencia en gestión de flota. a. Cantidad de computadores embarcados en buses (GF2): En el numeral 2.2, aclarar, para cada uno de los 10 proyectos presentados, si el computador embarcado ofertado se ha provisto con la misma solución ofertada del Anexo A06 alguna de sus versiones anteriores.”

Al respecto, el ministerio recurrido señala que las facultades para solicitar aclaraciones se enmarcan en lo dispuesto en el artículo 3.4.5.2 de las bases de licitación. En virtud de dichas atribuciones, es que la comisión no solo le requirió tal aclaración al Consorcio Novamobility, sino también a todos los oferentes, dando respeto al principio de igualdad de los oferentes.

Asimismo, dichos requerimientos fueron publicados en el sitio web del proceso licitatorio, como bien reconoce la recurrente en su escrito. Adicionalmente, en la misma solicitud de aclaración, le fue requerida la misma aclaración sustantiva a los tres oferentes.

En cuanto a la documentación acompañada por las recurrentes en su recurso de amparo, consistente en el documento emitido por Bordeaux Métropole, el informe señala, en primer lugar, que dicho antecedente no contiene pronunciamiento alguno acerca del cumplimiento de los criterios GF1 o GF2 establecidos en las bases de licitación, ni califica la información presentada por el Consorcio Novamobility durante el procedimiento licitatorio. El aludido documento corresponde a una respuesta de fecha 24 de julio de 2026, entregada a una solicitud particular de información, en la cual se consultó, entre otras materias, por el número de buses en operación comercial en la red TBM entre los años 2020 y 2024, el sistema de gestión de flota utilizado y el número de computadores embarcados instalados durante dicho período.

En dicha comunicación, Bordeaux Métropole informó que, entre los años 2020 y 2024, la red TBM contó con una flota de entre 390 y 420 buses; que el proveedor del sistema de gestión de flota era Systrans, mediante la

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

plataforma Vx; y que existían entre 400 y 500 computadores embarcados, indicando específicamente aproximadamente 260 equipos UC51 y 160 equipos UC6x instalados en buses.

Ahora bien, tales antecedentes no resultan suficientes para concluir que la información presentada por el adjudicatario durante la licitación haya sido errónea o inexacta. En efecto, las bases no exigieron que la experiencia acreditada para los criterios “Cantidad de buses con el Software de Gestión de Flota” (GF1) y “Cantidad de computadores embarcados en buses” (GF2) correspondiera necesariamente a un mismo proyecto ni a un mismo universo de vehículos. Respecto de GF2, el pliego exigió que el equipamiento embarcado hubiese sido provisto con la misma solución ofertada o con alguna de sus versiones anteriores.

En consecuencia, de la circunstancia de que Bordeaux Métropole informe un determinado número de buses y de computadores embarcados para el período consultado no se sigue que ese mismo universo de vehículos debiera necesariamente ser considerado para efectos de GF1. Ambos criterios evalúan aspectos distintos de la experiencia y se encuentran sujetos a requisitos propios. Así, resulta posible que determinados vehículos cuenten con computadores embarcados asociados a la solución correspondiente y, sin embargo, no reúnan las funcionalidades o condiciones requeridas por las bases para ser considerados en GF1. Por consiguiente, la sola diferencia entre las magnitudes informadas respecto de ambos elementos no permite concluir que exista una contradicción en los antecedentes presentados por el adjudicatario.

A ello se agrega una diferencia temporal especialmente relevante. La consulta respondida por Bordeaux Métropole se encuentra expresamente circunscrita al período 2020 a 2024, mientras que la documentación acompañada por el Consorcio Novamobility para acreditar su experiencia comprende un período más amplio, entre 2012 y 2025. La propia respuesta de Bordeaux señala expresamente que el número de buses informado corresponde “año tras año, desde 2020 hasta 2024”. En consecuencia, un antecedente referido exclusivamente a ese intervalo temporal no resulta idóneo, por sí solo, para desvirtuar información relativa a experiencias desarrolladas fuera de dicho período.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Finalmente, agrega que debe considerarse que la solicitud formulada a Bordeaux Métropole incorporó preguntas y especificaciones propias de quien requirió la información, entre ellas, la separación entre buses y tranvías, modelos específicos de computadores, condiciones de mantenimiento e incluso futuros desarrollos tecnológicos, que no necesariamente se corresponden con los requisitos establecidos en las bases para la acreditación de GF1 y GF2. Por ello, la respuesta obtenida no puede ser utilizada para incorporar ex post parámetros de evaluación distintos de aquellos previstos en el pliego ni, sobre esa base, sostener que la información presentada por el adjudicatario era inexacta.

Asimismo, reitera que las bases de licitación regulan los mecanismos específicos con los cuales se evaluaba la experiencia, los que consisten en cartas de acreditación de experiencia emitidas por las entidades a las cuales los oferentes le prestaron los servicios evaluados conforme al pliego de condiciones y no de acuerdo con información publicada en sitios web u otros de similar naturaleza, máxime cuando éstos no son oficiales ni resultan comparables entre sí. En efecto, dicho antecedente no permite verificar con el grado de certeza exigible en esta sede la efectividad de los hechos alegados, ni desvirtuar los antecedentes formales presentados tanto por el adjudicatario como el resto de los oferentes en el marco del proceso licitatorio. En este sentido, es del caso recordar que la Administración del Estado debe actuar sobre la base de los principios de igualdad y estricta sujeción a las bases, y, como corolario de lo anterior, del de certeza jurídica.

El informe hace presente que, con anterioridad a la interposición de la presente acción, la recurrente efectuó diversas presentaciones ante este Ministerio relacionadas con el proceso de evaluación y adjudicación de la licitación.

En primer lugar, con fecha 19 de enero de 2026, el Consorcio Sistemas de Transporte Inteligente presentó una carta mediante la cual solicitó la entrega de antecedentes complementarios relativos a las ofertas, sus anexos y demás documentos que hubieren servido de fundamento para su evaluación. Dicha solicitud fue respondida mediante el oficio N°8466, de 2026, del Director de Transporte Público Metropolitano, haciéndose entrega, además, de antecedentes adicionales con fecha 9 de marzo de 2026.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

En esa misma fecha, el referido Consorcio interpuso un recurso en contra del Acta Complementaria de Evaluación Técnica, sosteniendo que esta omitiría información esencial al no individualizar los proyectos considerados en la evaluación. Dicho recurso fue declarado inadmisible mediante resolución exenta N° 831, de 2026, del Ministro de Transportes y Telecomunicaciones (S), por no cumplir con los requisitos legales exigidos para su procedencia.

Expone el informante que no se advierte vicio de ilegalidad alguno en el acto impugnado, desde que la evaluación de las ofertas y la posterior adjudicación se efectuaron con estricta sujeción a las reglas establecidas previamente en las bases de licitación, aplicadas de manera uniforme a todos los participantes, y conforme al marco normativo que rige el procedimiento.

La resolución N° 1, de 2026, de este origen, constituye, precisamente, la materialización del resultado obtenido mediante la aplicación de los factores, ponderaciones y mecanismos de evaluación previstos en el pliego de condiciones, sin que se haya acreditado una alteración, distorsión o aplicación diferenciada de tales reglas que permita atribuir al Ministerio una actuación ilegal o arbitraria.

Indica que el único antecedente que las recurrentes invocan en su recurso para sostener que la oferta de Novamobility debió declararse inadmisible es la comunicación de 24 de julio de 2026 de Bordeaux Métropole. Sin embargo, como se aclaró, dicho documento no se pronuncia sobre el cumplimiento de los criterios GF1 o GF2 de las bases, ni califica en modo alguno la información presentada por Novamobility durante el procedimiento licitatorio; se limita a responder una consulta puntual, formulada con parámetros propios de quien la solicitó, acerca del número de buses en operación comercial en la red TBM entre los años 2020 y 2024.

Existe, además, una asimetría temporal que también resta asidero a la comparación que proponen las recurrentes: la respuesta de Bordeaux Métropole se circunscribe expresamente al período 2020-2024, en tanto que la experiencia acreditada por Novamobility para los criterios GF1 y GF2 abarca un período considerablemente más amplio, entre 2012 y 2025.

A ello se suma que las bases no exigieron que la experiencia acreditada en ambos criterios correspondiera a un mismo proyecto ni a un mismo universo de vehículos.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Además de lo anterior, el informe indica que aun si, por vía puramente hipotética, se estimara controvertible algún aspecto de la evaluación técnica —lo que el Ministerio informante niega—, ello no bastaría para configurar una infracción al artículo 19 N° 21 de la Constitución. La participación en un procedimiento concursal otorga a los oferentes el derecho a que sus propuestas sean examinadas conforme a reglas preestablecidas y en condiciones de igualdad, pero no un derecho subjetivo a obtener la adjudicación. Sólo se habilita a que sus ofertas sean evaluadas conforme a las bases y en condiciones de igualdad, toda vez que la adjudicación se encuentra necesariamente condicionada al resultado del procedimiento competitivo y a la aplicación de los criterios definidos en las respectivas bases. En consecuencia, la circunstancia de que un determinado oferente no resulte adjudicatario no importa que se le haya impedido desarrollar una actividad económica, sino únicamente que, como resultado de un procedimiento concursal, aquel no obtuvo un contrato específico con la Administración.

Eso es, precisamente, lo que ocurre en la especie. Las recurrentes pudieron participar libremente en la licitación, adquirieron las bases, formularon consultas, presentaron sus ofertas técnicas y económicas y estas fueron sometidas al mismo procedimiento de evaluación aplicable a los restantes oferentes. No se advierte, por tanto, que el Ministerio les haya impuesto una prohibición, restricción o impedimento para desarrollar la actividad económica a la que se dedican, ni que las haya excluido del mercado o privado de la posibilidad de ofrecer sus servicios a terceros o de participar en otros procedimientos de contratación. Por el contrario, la afectación que invocan se identifica exclusivamente con no haber obtenido la adjudicación de la licitación LP GF 001/2023.

De este modo, lo que las recurrentes pretenden elevar a la categoría de vulneración de la libertad económica es, en realidad, la frustración de su expectativa de celebrar un contrato determinado con el Estado. Sin embargo, la garantía contemplada en el artículo 19 N° 21 de la Carta Fundamental no puede entenderse en términos tales que asegure a un particular la obtención de un negocio, contrato o resultado económico específico frente a la Administración, pues ello supondría transformar la garantía de libertad para

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

desarrollar actividades económicas en una garantía de éxito económico o de adjudicación en procedimientos competitivos.

A mayor abundamiento, tampoco existe una relación de causalidad necesaria entre una supuesta discrepancia respecto de la evaluación de una oferta y la configuración de una lesión constitucional. Una cuestión relativa a la correcta interpretación o aplicación de las bases puede constituir, eventualmente, una controversia respecto de la legalidad del procedimiento administrativo; pero para configurar una infracción al citado artículo 19 N° 21 es necesario, además, que el acto cuestionado produzca efectivamente una afectación de la libertad para desarrollar una actividad económica. Tal afectación no se verifica en la especie, puesto que las recurrentes no han sido impedidas de desarrollar su giro ni de participar en el mercado, sino que la afectación que invocan se circunscribe a no haber obtenido la adjudicación de un contrato determinado, cuya asignación dependía del resultado de una licitación competitiva.

Por consiguiente, incluso en la hipótesis de que se estimara procedente discutir alguno de los aspectos técnicos de la evaluación –lo que el informante controvierte por las razones ya expuestas–, de ello no se sigue que la resolución N° 1, de 2026, vulnere la libertad económica de las recurrentes. La acción deducida confunde, así, una controversia relativa al resultado de un procedimiento licitatorio con una privación o perturbación de la libertad de empresa, extendiendo el contenido del artículo 19 N° 21 de la Constitución Política de la República más allá de aquello que resulta necesario para asegurar el libre ejercicio de una actividad económica.

Concluye el informante que de los antecedentes expuestos se desprende que el procedimiento de licitación se desarrolló conforme a las etapas, requisitos y mecanismos de evaluación establecidos previamente en las bases. Las ofertas fueron sometidas sucesivamente a los procesos de admisibilidad, evaluación técnica y económica, aplicándose a todos los oferentes las mismas reglas y ejerciéndose, cuando correspondió, las facultades de subsanación y aclaración previstas en el artículo 3.4.5.2 de las bases.

Asimismo, la adjudicación recayó en la oferta que obtuvo el mayor puntaje final, de conformidad con lo expresamente establecido en los artículos 5.6 y 5.7 de las bases de licitación. En consecuencia, la resolución

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

N° 1, de 2026, no alteró las reglas del procedimiento ni introdujo criterios distintos de aquellos conocidos previamente por los participantes, sino que materializó el resultado derivado de la aplicación de los factores y ponderaciones establecidos en el pliego de condiciones.

En cuanto a las alegaciones relativas a la supuesta presentación de información inexacta por parte del adjudicatario, cabe reiterar que las bases contemplaron mecanismos específicos para la acreditación y evaluación de la experiencia, así como la facultad del Ministerio de solicitar aclaraciones a los oferentes. Tales facultades fueron ejercidas durante el procedimiento respecto de distintos participantes, sin que los antecedentes disponibles al momento de la evaluación permitieran concluir la existencia de información errónea o inexacta que determinara la inadmisibilidad de la oferta adjudicada.

En particular, la documentación emitida por Bordeaux Métropole y acompañada por la recurrente tampoco resulta idónea para desvirtuar la evaluación efectuada ni para acreditar que el adjudicatario hubiese proporcionado información errónea o inexacta. Por una parte, dicho antecedente se encuentra circunscrito al período comprendido entre los años 2020 y 2024, mientras que la experiencia acreditada por el Consorcio Novamobility abarca un período considerablemente más amplio, entre 2012 y 2025, por lo que ambos documentos no resultan comparables en cuanto a su alcance temporal. Por otra, la respuesta de Bordeaux Métropole no se pronuncia sobre el cumplimiento de los criterios GF1 o GF2 previstos en las bases ni utiliza necesariamente los mismos parámetros, servicios, prestaciones o componentes técnicos considerados para su evaluación. A ello se agrega que las bases no exigían que la experiencia acreditada para GF1 y GF2 correspondiera a un mismo proyecto ni a un mismo universo de vehículos.

De este modo, no se configura el presupuesto del que parte la recurrente para sostener que la oferta de Consorcio Novamobility debió ser declarada inadmisible. Por consiguiente, tampoco resulta atendible la consecuencia que pretende derivar de dicha premisa, esto es, que la exclusión del adjudicatario habría determinado necesariamente que el contrato debiera adjudicarse a las recurrentes. La adjudicación debía efectuarse, conforme a las bases, sobre la base del resultado del procedimiento de evaluación y del puntaje final obtenido por las ofertas

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

admisibles, no existiendo un derecho subjetivo de las recurrentes a obtener el contrato por el solo hecho de haber participado en el procedimiento.

Es importante destacar que la resolución N° 1, de 2026, fue sometida al estudio preventivo de legalidad ante la Contraloría General de la República, oportunidad en la cual ese Organismo Fiscalizador, tras examinar en detalle la juridicidad de dicho acto administrativo y de sus antecedentes fundantes, tomó razón del mismo, por ajustarse a derecho.

En consecuencia, no se advierte ilegalidad ni arbitrariedad en la dictación de la resolución N° 1, de 2026. Por el contrario, el acto impugnado constituye el resultado de la aplicación de las reglas previamente establecidas en las bases de licitación, en un procedimiento en que los criterios técnicos y económicos fueron ponderados conforme al mecanismo definido ex ante y aplicado uniformemente a los oferentes.

Finalmente, aun si se estimara que eventualmente pudiera existir una controversia respecto de la valoración de determinados antecedentes o de la correcta aplicación de alguna regla particular de las bases, lo que el Ministerio informante niega, ello no permite concluir, por ese solo hecho, que se haya vulnerado la garantía consagrada en el artículo 19 N° 21 de la Constitución Política de la República. Como se ha aclarado, las recurrentes participaron libremente en la licitación, presentaron sus ofertas y fueron evaluadas de acuerdo con el procedimiento establecido en el pliego de condiciones, sin que el acto impugnado les impida desarrollar su giro, participar en el mercado o concurrir a otros procedimientos de contratación. La afectación que invocan se circunscribe, por tanto, a no haber obtenido un resultado específico, esto es, un contrato determinado con la Administración, circunstancia que no transforma una controversia relativa al resultado de una licitación en una privación o perturbación de la libertad para desarrollar una actividad económica, por lo que no se trata de una discusión propia del ámbito de aplicación del amparo económico.

Por todo lo expuesto, sostiene que las alegaciones formuladas no permiten desvirtuar la legalidad de la resolución N° 1, de 2026, ni acreditar una vulneración de la garantía prevista en el artículo 19 N° 21 de la Constitución Política de la República, por lo que corresponde rechazar la acción de amparo económico interpuesta.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

TERCERO: Que, el recurso especial de amparo económico establecido en la Ley N°18.971 tiene por finalidad constatar y subsanar la infracción a lo dispuesto en el artículo 19 N°21 de la Carta Fundamental, esto es, la violación del derecho “a desarrollar cualquier actividad económica que no sea contraria a la moral, al orden público o a la seguridad nacional, respetando las normas legales que la regulen.”.

En consecuencia, para que una acción extraordinaria como ésta pueda prosperar es indispensable que efectivamente las denunciantes hayan sufrido alguna afectación en su legítimo derecho a desarrollar una actividad de esta clase.

CUARTO: Que, en el presente caso, de lo relacionado en los basamentos anteriores lo que se reprocha al denunciado es haber lesionado ilícitamente el derecho fundamental de libertad económica de las recurrentes, basado en que la Resolución 1/2026, adolecería de vicios de ilegalidad, desde que dispone la adjudicación del contrato licitado a Novamobility en base a información inexacta que fue determinante para la decisión, distorsionándola, al punto que la adjudicación debió efectuarse a las recurrentes.

QUINTO: Que, conforme lo expuesto, las reclamantes refieren diferencias -o eventuales vicios- que surgirían del proceso de licitación comprendido en autos, antecedentes que, a su juicio, deberían haber llevado finalmente a adjudicarles la licitación.

En ese sentido, en los procesos de licitación, en general, existen varios oferentes que participan en un determinado proceso aprobado y desarrollado conforme a la ley -incluso en algunos casos con la revisión de la Contraloría General de la República-, donde finalmente solo uno de ellos es adjudicado, lo que *per se* no importa una afectación a la libertad económica de los oferentes no adjudicados, pues esa circunstancia constituye un elemento esencial de esta clase de procesos administrativos. Además, en esos procesos, existe también la posibilidad que algún oferente reclame en contra de la de legalidad o de la procedencia de la licitación misma o de la respectiva adjudicación, sin que ello importe necesariamente una vulneración a la garantía del N°21 del artículo 21 de la Constitución Política de la República.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Así, para que prospere una acción de amparo económico es necesario que el acto que se alega como ilegal afecte la mencionada garantía, entendiendo esta Corte que, alguna eventual diferencia basada en antecedentes propios de la licitación, como ocurre en autos, excede el ámbito del recurso deducido por las recurrentes y tiene, por su naturaleza, procedimientos y tribunales especializados para conocer de ellos.

SEXTO: Que, en este sentido, cabe precisar que la adjudicación cuestionada se efectuó en el marco de un procedimiento administrativo de licitación pública, cuyo marco legal definido en las bases de licitación, corresponde a lo dispuesto en la Ley N°18.696, cuyos artículos 3 ter, 3 sexies, 3 septies y 3 decies, se refieren a los procesos concursales destinados a la adjudicación de contratos de servicios complementarios, entre los que se incluyen los servicios tecnológicos de gestión de flota e información a personas usuarias; a lo previsto en el D. F. L N*1/19.653, de 2000, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N°18.575, Orgánica Constitucional de Bases Generales de la Administración del Estado; y, por la Ley N*20,378 que crea un Subsidio Nacional para el Transporte Público Remunerado de Pasajeros: y, por los demás cuerpos legales que resulten aplicables al presente concurso.

SÉPTIMO: Que, de este modo, el mercado en el cual se desarrolla la actividad económica de los recurrentes se encuentra profundamente regulada, abundando disposiciones de carácter técnico que, por cuestiones de política pública, limitan la entrada al ejercicio de una actividad económica, la cantidad de competidores en el mercado de la locomoción colectiva, la fijación de precios conforme a criterios de mercado y, en definitiva, la forma en que se presta el servicio de transporte urbano. En este mismo sentido, lo ha expresado la Corte de Apelaciones de Valdivia en el Rol Amparo-69-2026.

En consecuencia, no resulta procedente que se utilice este mecanismo recursivo, de revisión de legalidad, para cuestionar un aspecto de carácter técnico, que mas bien da cuenta de una discrepancia en la evaluación de las ofertas, pues conlleva un examen sobre el mérito de una licitación pública, al menos, en los actos vinculados a la adjudicación, existiendo discusión sobre hechos, de tal forma que no resulta posible por esta vía constitucional zanjar las diferencias entre quienes participan en una licitación y la entidad pública

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

respectiva. Así lo ha expresado la Corte de Apelaciones de Antofagasta, en sentencia aprobada por la Excma. Corte Suprema en los autos Rol N°7.252-2026.

A su vez, en el Rol 71-2016, el máximo tribunal aprobó un fallo de la Corte de Apelaciones de Valparaíso que indica: “Que, para que prospere el amparo económico debe existir afectación de la libertad económica, esto es, del derecho a desarrollar cualquier actividad en tal área, viéndose el recurrente privado o limitado en su ejercicio, sin embargo, aquello no se evidencia en la especie, toda vez que éste solo tenía el carácter de oferente en un proceso de licitación por mercado público, más no llegó a serle adjudicado el proyecto, de tal suerte que no estuvo en posición de explotar comercialmente el giro de que se trata, teniendo sólo meras expectativas”.

OCTAVO: Que, conforme lo expuesto, los hechos denunciados dicen relación con antecedentes propios de la licitación, que son controvertidos entre las partes y que por su naturaleza exceden el ámbito del recurso de amparo económico, motivo por el que la acción constitucional de autos no puede prosperar y, en consecuencia, se procederá a desestimarlo.

Por estas consideraciones, citas legales, **se rechaza** el recurso de amparo económico deducido por don Pablo Iacobelli del Río, en representación de Hitachi Rail CD U.S. Ltd. y de Hitachi Rail Cd Chile SpA, y por don Jaime Eduardo Godoy Cifuentes, en representación de GLOBE S.A., en contra del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Acordada con el **voto en contra del ministro señor Schnettler Carvajal**, quien fue del parecer de acoger la acción de amparo económico, sólo en cuanto a dejar sin efecto la Resolución N°1, de 19 de enero de 2026, que adjudicó a Consorcio Novamobility la licitación pública LP GF 001/2023, ordenando al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones retrotraer el procedimiento a la etapa de evaluación, a fin de que la Comisión de Apertura y Evaluación verifique, conforme al apartado 3 del Anexo A07 de las bases, la experiencia declarada por dicho consorcio respecto del proyecto SAEIV Bordeaux en los subcriterios GF1 y GF2, y la autoridad resuelva con estricta sujeción a las bases, adoptando las decisiones que en derecho correspondan respecto de los actos dictados en ejecución de la resolución que se deja sin efecto.

Los fundamentos de la disidencia son los siguientes:

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

1° Que los hechos que siguen no han sido controvertidos o constan en los antecedentes:

a) Las bases de la licitación LP GF 001/2023 fueron aprobadas por la Resolución N°14, de 2023, de los Ministerios de Transportes y Telecomunicaciones y de Hacienda (tomada de razón el 15 de abril de 2025); el llamado se publicó el 21 de abril de 2025; fueron aclaradas por la Resolución Exenta N°3047, de 2025, y modificadas por la Resolución N°31, de 2025.

b) La experiencia en gestión de flota (EGF) pondera el 35% del puntaje técnico y se compone de los subcriterios GF1 (35%), GF2 (50%) y GF3 (15%). En GF1 y GF2 cada proyecto obtiene cinco puntos si comprende entre 500 y 999 buses y cero si comprende menos de 500. El Anexo A07 define el proyecto computable en GF1 y GF2 como el “asociado a servicios de transporte público urbano prestados mediante buses”, mientras que para GF3 admite “cualquier tipo de vehículo terrestre”. Sólo vale la experiencia de proyectos operativos entre el 1 de enero de 2020 y el 31 de diciembre de 2024, y debe indicarse el número máximo de buses en operación en un año cualquiera.

c) El apartado 3 del Anexo A07 exige respaldar la experiencia con cartas de las entidades atendidas, reserva al Ministerio el derecho de verificar las referencias y dispone que, si constata una declaración “errónea o inexacta”, la oferta “será declarada inadmisible”. La respuesta a la consulta ID 6582 ejemplificó la inexactitud con una cantidad de computadores embarcados en buses distinta de la efectivamente embarcada. A su vez, ante la consulta ID 6469 –si podían contarse BRT, trolebuses, tranvías o streetcars “que se utilizan de la misma manera que un bus”– el Ministerio sólo respondió remitiéndose a las bases, sin ampliar el concepto; y la respuesta a la consulta ID 6574 recordó que GF1 puntúa “la cantidad de buses monitoreados”.

d) Concurrieron Consorcio Novamobility, el consorcio de las recurrentes y Mobility Solutions Alliance; las tres ofertas fueron declaradas admisibles el 20 de noviembre de 2025. Novamobility declaró como proyecto concerniente al GF1 y GF2 el SAEIV Bordeaux, activo desde abril de 2012, con una flota de 545 buses, respaldado por cartas de Bordeaux Métropole de 30 de junio de 2025 que certifican experiencia “en una flota de transporte público urbano de pasajeros que se compone de 545 buses”.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

e) Novamobility obtuvo 90 puntos en GF1 y 100 en GF2 y GF3 (puntaje técnico 96,57); el consorcio de las recurrentes, 100 en cada uno (93,15). Los puntajes finales fueron 90,620 y 88,155, respectivamente. La Resolución N°1, de 2026, adjudicó a Novamobility afirmando en su considerando 19° que se habían cumplido los requerimientos de las bases; fue tomada de razón el 4 de febrero de 2026. El contrato, aprobado por la Resolución Exenta N°1859, de 2026, rige desde el 7 de julio de 2026 y, según el informe del Ministerio, se encuentra en el inicio de su fase de diseño y planificación.

f) Por comunicación de 24 de julio de 2026 (ref. M.1601 3614/CG/CADA), emitida a solicitud de un tercero, Bordeaux Métropole informó que entre 2020 y 2024 la flota de buses de la red TBM fue de 390 a 420 unidades; que, "por separado", la de tranvías fue de 130; que el proveedor del sistema es Systrans (plataforma Vx); y que los computadores embarcados son 260 UC5I y 160 UC6x en buses (420) y 56 UC5I y 74 UC6x en tranvías (130).

g) Requerido por esta Corte para pronunciarse "de manera expresa y concluyente" sobre la contradicción entre ambos antecedentes, el Ministerio no indicó año alguno en que la flota de buses de Bordeaux haya alcanzado 545 unidades, y se limitó a señalar que la comunicación no se pronuncia sobre GF1 y GF2 y que la distinción entre buses y tranvías sería un parámetro de quien pidió la información.

2° Que la controversia consiste en determinar si la adjudicación descansa sobre una base fáctica establecida conforme a las bases y, de no ser así, si ello afecta el derecho de las recurrentes asegurado en el artículo 19 N°21 de la Constitución.

Empero, conviene abordar dos cuestiones previas. Primero, la existencia de un tribunal especializado. Sostener que el asunto corresponde al Tribunal de Contratación Pública no puede prosperar. La competencia de dicha judicatura, según el artículo 24 de la Ley N°19.886, se limita a los actos ocurridos en procedimientos de contratación "*con organismos públicos regidos por esta ley*", y la propia recurrida, en su complementación de informe, afirmó que esta licitación "*no se rige por las normas de la Ley N°19.886",* sino por las leyes N°18.696 y N°20.378.

En segundo lugar, la objeción sobre las "meras expectativas" que subyacen al procedimiento de concurso mediante licitación pública. Es cierto

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

que el oferente no tiene derecho a imperar, obteniendo la adjudicación del contrato, pero la actividad de que se trata sólo puede contratarse mediante licitación pública (artículo 3° sexies, inciso 2°, de la Ley N°18.696), de modo que las "*normas legales que la regulen*" a que alude el artículo 19 N°21 constitucional se concretan en las bases. El interesado que concurre tiene, entonces, derecho a que el acceso a esa actividad se decida aplicando las bases a hechos efectivamente acreditados y en igualdad de condiciones. Lo debatido no es un lucro esperado, sino la conformidad a derecho del acto que define quién accede a la actividad, como presupuesto de la libertad en su dimensión económica que se busca tutelar por la vía intentada. Además, la ley no exige al denunciante interés actual en los hechos, de modo que reducir el asunto a la frustración de una expectativa elude el examen de juridicidad que suscita la específica tutela intentada.

3° Que todo acto administrativo debe descansar en hechos existentes y establecidos en el procedimiento. El artículo 11 de la Ley N°19.880 exige objetividad y que los hechos y fundamentos de derecho se expresen en los actos que afectan derechos, lo que reitera el artículo 41, inciso 4°, para las resoluciones terminales; los artículos 34 y 35 ordenan comprobar los datos en que se funda la decisión y desarrollar actividad probatoria cuando los hechos no consten.

La motivación exige que los hechos expresados correspondan a lo que resulta de los antecedentes. Esa correspondencia es relativa al ámbito y al tiempo que las bases definen como relevantes, y un dato que pudiera ser cierto en otro país, época o categoría de medios de transporte o desplazamiento no satisface la exigencia si no corresponde al supuesto que las bases describen. Los hechos determinantes son un elemento reglado de toda potestad, incluso cuando hay margen de apreciación técnica, y su existencia puede ser controlada judicialmente. La servicialidad del Estado (*ex*. artículo 1°, inciso 4°, de la Constitución) no se agota en la regularidad formal del artículo 7° (mera tipicidad orgánica y competencial), desde que una Administración que decide sobre hechos no verificados, o que mantiene un dato contradicho por la misma fuente que lo emitió, no actúa con objetividad. Un hecho no verificado no es un fundamento, sino una afirmación y tolerarla como base de un pronunciamiento entraña una petición de principio.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

4° Que, de las bases se siguen tres premisas: (i) en GF1 y GF2 la unidad de medida es el bus, pues el proyecto computable es el prestado “mediante buses”, a diferencia de GF3; (ii) el número de buses determina el puntaje, que es nulo bajo 500; y (iii) la exactitud del dato no es sólo materia de puntaje sino de admisibilidad. En virtud de la estricta sujeción a las bases y de la igualdad de los oferentes, computar a favor de uno un universo de vehículos que las bases excluyen es medir su experiencia con una regla distinta de la aplicada a los demás. Y el objeto de la exigencia –asegurar la idoneidad técnica de quien servirá un sistema de más de 7.000 buses, “atributo crítico” según la propia recurrida– vincula la verificación del dato con el interés público.

5° Que el tráfico viario y el ferroviario son realidades distintas, y las propias bases propician esa distinción. Ellas circunscriben GF1 y GF2 a servicios “mediante buses” y reservan a GF3 “cualquier tipo de vehículo terrestre”; distinguen en sus apéndices los modos tren, metro y tranvías de los buses; y, consultadas expresamente sobre si podían contarse tranvías “utilizados de la misma manera que un bus”, no lo admitieron. La licitación versa sobre la gestión de flotas de buses, no de vagones o composiciones de tren ni de medios análogos. El bus circula por la calzada, en un tráfico que comparte con otros vehículos, expuesto a congestión, desvíos e incidentes que la gestión de flota debe regular en tiempo real; el tranvía se desplaza guiado por riel, por una infraestructura propia y con condiciones de operación, regulación y contingencia distinguibles, o al menos claramente distintas. Un sistema que versa sobre la circulación de las unidades de uno de esos medios no es, sin más, equivalente al de otro.

Existe, además, un evidente déficit de traducción de los antecedentes. Las cartas fueron emitidas sobre un formato en español que consulta por una flota de “buses”, y una expresión genérica como “flota de transporte público urbano de pasajeros” de una red que opera dos modos pudo ser vertida como “545 buses”. Presumiblemente esa ambigüedad terminológica determinó la asimilación de medios de transporte distintos. En efecto, se tomaron las unidades o vagones de una flota de tranvías por buses, en el sentido que éstos tienen para las bases y para el sistema que se licita. En este rubro, sin exigir dolo o mala fe, las bases sancionan la inexactitud objetiva (“errónea o inexacta”). Se trata de un yerro conceptual evidente, que un sistema

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

prefigurado o ideado para buses sólo podría salvar mediante adaptaciones o funcionando con inexactitudes que conspiran contra la finalidad del servicio público al que propende el proceso licitatorio.

6° Que las cartas y la comunicación de 24 de julio de 2026 emanan de la misma autoridad, sin que el Ministerio haya cuestionado su origen y autenticidad. Las cartas declaran 545 buses; la comunicación informa un máximo de 420 buses en 2020-2024 y 420 computadores embarcados en ellos. La cifra de 545 excede ambos guarismos, pero se aproxima a la flota mixta de buses y tranvías, que suma 550 considerando los máximos informados (420 + 130), igual a la suma de los computadores instalados en ambos modos. De ello se infiere que el número declarado incorpora vehículos de una modalidad que las bases excluyen de GF1 y GF2. Medido en el ámbito y período que las bases fijan –sólo buses, 2020 a 2024–, el proyecto no alcanza, conforme a lo informado por la autoridad emisora, el umbral de 500 buses; el hecho sobre el que se aplicaron las bases (545 buses) no se encuentra establecido.

7° Que no logran desvirtuar lo anterior las alegaciones del Ministerio recurrido:

a) Que la comunicación no se pronuncie sobre GF1 y GF2 carece de relevancia: no se la invoca como calificación técnica, sino como fuente del hecho (la composición de la flota) del que depende la calificación, que debe recaer sobre hechos contrastados.

b) La distinción entre buses y tranvías no es un parámetro ajeno introducido por quien pidió la información: es el que adoptan las bases (considerando 5°).

c) La diferencia temporal no explica la discrepancia. Aun aceptando que es computable un proyecto iniciado antes de 2020 que operó entre 2020 y 2024, el Ministerio, requerido por esta Corte, no identificó año alguno en que la flota de buses haya llegado a 545; el dato de 420 computadores en buses no está acotado a ese período, y la carta de GF2 afirma la provisión de computadores a 545 buses hasta junio de 2025; y el argumento no explica la correspondencia con la suma de buses y tranvías.

d) La evaluación separada de GF1 y GF2 es irrelevante: el proyecto fue declarado en ambos con la misma cifra de 545 buses.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

e) La circunstancia que las bases prevean cartas como medio de acreditación no autoriza a mantener como fundamento de un procedimiento dirigido a satisfacer una finalidad sensible de interés público un dato contradicho por la propia autoridad que lo emitió. La toma de razón, efectuada sobre los antecedentes entonces existentes y antes de la comunicación, no excluye el control jurisdiccional.

8° Que las bases facultaron al Ministerio para verificar las referencias y le impusieron, si constataba inexactitud, declarar inadmisible la oferta. Esa facultad no puede dejar de ejercerse cuando existen antecedentes concretos que ponen en duda un dato determinante de admisibilidad, máxime si la propia carta advertía que el Ministerio podía contactar a su suscriptor, la misma autoridad que luego emitió la comunicación. Requerido por esta Corte, el Ministerio no estableció el hecho. La premisa del considerando 19° de la Resolución N°1, de 2026, carece entonces de sustento en lo relativo al proyecto de Bordeaux, y el acto no satisface los artículos 11, inciso 2°, y 41, inciso 4°, de la Ley N°19.880, de modo que es ilegal.

9° Que el vicio es trascendente por cuanto la sanción prevista no se limita a restar puntaje, sino que es la inadmisibilidad, y la oferta de las recurrentes quedó segunda con 88,155 puntos. Por otra parte, el acto afecta el artículo 19 N°21 de la Constitución Política de la República, precepto que define el acceso a una actividad que sólo puede desarrollarse a través del concurso mediante la aplicación de las bases a un hecho no establecido y que es determinante para el ejercicio de una potestad, privando a las recurrentes de que su participación se resuelva conforme a las reglas que lo gobiernan.

En este margen conviene precisar las siguientes circunstancias:

a) La acción no se limite al “Estado empresario”: el artículo único de la Ley N°18.971 permite denunciar las infracciones al artículo 19 N°21 sin distinguir su inciso, como lo ha zanjado la jurisprudencia de la Corte Suprema (*e.g.* rol N°11.954-2024.

b) El hecho que las recurrentes hayan podido competir y seguir ejerciendo su giro es irrelevante, desde que el reproche no es haber perdido la licitación, sino que el acceso a la actividad se decidió sobre un hecho no verificado, según exigían las bases y las reglas del procedimiento aplicables.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

c) La circunstancia que el contrato esté suscrito no afecta la procedencia de la acción, desde que la tutela que procede es acotada y no afecta la continuidad del servicio, pues la implementación recién se inicia, y en cambio lo resguarda, afianzando un interés público y obviando graves frustraciones ciudadanas y mayores costos, al asegurar que el sistema se contrate con quien acredite la experiencia en buses que las bases exigen. El error conceptual expuesto en el considerando 5° puede remediarse por la vía intentada, evitando que un sistema destinado a buses opere con inexactitudes o requiera adaptaciones.

d) Escapa a las atribuciones de que esta investida esta Corte declarar la inadmisibilidad de la oferta del adjudicatario ni adjudicar el contrato, en la medida que la constatación de los hechos y la aplicación de sus consecuencias conforme a las bases son atribuciones de la Comisión y del Ministerio, pero que deberán ejercerse sobre un sustrato fáctico debidamente establecido.

Consúltese y, oportunamente, archívese.

Redacción del abogado integrante señor Stitchkin.

Rol N°3941-2026 (amparo económico)

Pronunciada por la ***Octava Sala*** de la Iltma. Corte de Apelaciones de Santiago, presidida por el ministro señor Pedro Caro Romero e integrada, además, por el ministro señor Rodrigo Schnettler Carvajal y el abogado integrante señor Nicolás Stitchkin López. No firma el abogado integrante señor Stitchkin, no obstante haber concurrido a la vista y al acuerdo del fallo, por encontrarse ausente.

Pedro Salvador Jesús Caro Romero
Ministro
Corte de Apelaciones
Diez de noviembre de dos mil veintiséis
15:04 UTC-3

Rodrigo Ignacio Schnettler Carvajal
Ministro
Corte de Apelaciones
Diez de noviembre de dos mil veintiséis
15:11 UTC-3

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS

Pronunciado por la Octava Sala de la C.A. de Santiago integrada por los Ministros (as) Pedro Salvador Jesus Caro R., Rodrigo Ignacio Schnettler C. Santiago, diez de noviembre de dos mil veintiseis.

En Santiago, a diez de noviembre de dos mil veintiseis, notifiqué en Secretaría por el Estado Diario la resolución precedente.

Este documento tiene firma electrónica y su original puede ser validado en http://verificadoc.pjud.cl

Código: BJXMDGNKYQS