

2 DE JUNIO DE 2026

REPORTE MENSUAL

Discrepancias Panel Técnico de Concesiones *Análisis de recomendaciones y panorama estadístico*

01. PANORAMA DEL MES —

Durante el mes de mayo de 2026, el Panel Técnico de Concesiones de Obras Públicas (en adelante, “PTC” o “Panel”) emitió dos recomendaciones de alta complejidad técnica y jurídica, sin que ingresaran nuevas discrepancias al sistema.

El equipo de Construcción, Proyectos e Infraestructura de Aylwin Matta ofrece a continuación un análisis sobre las nuevas recomendaciones emitidas por el PTC en el período, el estado de las discrepancias en tramitación y un panorama estadístico actualizado del sistema.

Las recomendaciones emitidas durante mayo 2026 corresponden a las siguientes discrepancias:

- D05-2026-32 (Red Aeroportuaria Austral).
- D03-2026-9 (Hospital de Antofagasta).

Las materias discutidas abarcan **la alteración del equilibrio económico-financiero sobreviniente en un contrato aeroportuario de red, los efectos de la pandemia Covid-19 y de inversiones públicas posteriores a la licitación sobre la viabilidad del contrato**, así como **los incumplimientos atribuidos al MOP en la gestión de servicios especiales obligatorios** (Adquisición, Reposición, Administración y Mantenimiento del Equipamiento Médico y Mobiliario Clínico —EMMC) **en la etapa de explotación de un contrato hospitalario**.

02. RED AEROPORTUARIA AUSTRAL (D05-2026-32) —

Red Aeroportuaria Austral Sociedad Concesionaria S.A. (RAA), titular del contrato de concesión de la Red Aeroportuaria Austral (Aeropuerto Presidente Carlos Ibáñez del Campo, de Punta Arenas —PUQ— y Aeródromo de Balmaceda —BBA—), presentó el 10 de marzo de 2026 una discrepancia caratulada **“Discrepancia por alteración del equilibrio económico-financiero sobreviniente”**.

La controversia se enmarca en un contrato adjudicado en 2021, en virtud del cual la Sociedad concesionaria RAA asume la operación y la obligación de ampliar el terminal de PUQ desde 6.471 m² hasta 16.014 m² (incremento del 138%), con capacidad para aproximadamente 2,1 millones de pasajeros anuales, sujeta a gatillos de tráfico o de tiempo previstos en las Bases de Licitación (BALI).

ARGUMENTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

La sociedad concesionaria RAA sostuvo que:

1. Concurren dos hechos sobrevinientes que alteraron gravemente el equilibrio económico-financiero del contrato:
 - a. Los efectos persistentes de la pandemia de Covid-19 sobre el tráfico aéreo de pasajeros en la zona austral durante 2020-2022 y posteriormente, y

- b. La reconfiguración del sistema aeroportuario regional derivada del fortalecimiento, vía inversión pública estatal posterior a la licitación, del Aeródromo Teniente Julio Gallardo de Puerto Natales (PNT), que habría desviado de manera permanentemente la demanda turística – vinculada al Parque Nacional Torres del Paine – desde PUQ hacia PNT.
2. Ese desvío de tráfico obedeció a decisiones de inversión adoptadas por el Estado con posterioridad a la licitación, las cuales el propio MOP había descartado expresamente que se ejecutarían en el corto plazo.
3. La incorporación de PNT a la Red Aeroportuaria Primaria, mediante acto administrativo de la Dirección General Aeronáutica de Chile (DGAC), eleva el estatus competitivo de una instalación rival, sin que el contrato contemple un mecanismo de compensación o renegociación frente a este escenario. Además, existe asimetría regulatoria entre PUQ y PNT, en cuanto el concesionario asume costos estructurales por las obligaciones de las BALI que no recaen sobre PNT.
4. Por ende, procede activar los mecanismos de restablecimiento del equilibrio económico-financiero previstos en la Ley de Concesiones y en el contrato y, subsidiariamente, recomendar al MOP la adopción de las medidas necesarias para el término anticipado, ordenado y jurídicamente regulado del Contrato en caso de que se estimase que la concesión ha devenido económicamente inviable por causas no imputables a la concesionaria.

ARGUMENTOS DEL MOP

El MOP solicitó el rechazo total de la discrepancia, sosteniendo que:

1. El contrato contiene un sistema de distribución de riesgos en el que el riesgo de demanda fue asignado a la Sociedad Concesionaria, riesgo que fue incorporado y remunerado en la ecuación económica de la oferta.
2. El contrato contempla mecanismos propios de ajuste —en particular, el Ingreso Total de la Concesión (ITC)— que permiten compatibilizar el equilibrio económico sin necesidad de recurrir a renegociaciones.
3. Los efectos del Covid-19 eran conocidos por los oferentes al momento de la adjudicación del contrato y, por ende, deben entenderse incorporados al riesgo comercial asumido por la concesionaria.
4. La Sociedad Concesionaria omitió en su análisis los ingresos del Aeródromo de Balmaceda, lo que metodológicamente invalida la tesis de inviabilidad, toda vez que el ITC ofertado (UF 3.887.400) fue calculado sobre la base del tráfico combinado de la red completa.
5. Las acciones del Estado vinculadas al desarrollo de PNT correspondían a hechos previsibles para los oferentes y no constituyen un “hecho del príncipe”, que den pie al derecho a compensación para la Concesionaria.

RECOMENDACIÓN DEL PANEL TÉCNICO

El Panel desestimó por mayoría las peticiones de la Sociedad Concesionaria, formulándose una opinión de minoría del integrante Hugo Vera Vengoa.

Los principales fundamentos de la decisión de mayoría son los siguientes:

1. La caída del tráfico atribuible al Covid-19 se circunscribe al período comprendido entre marzo de 2020 y septiembre de 2021. La recuperación más lenta observada en los años 2022, 2023 y 2024 no puede atribuirse exclusivamente a la pandemia, sino a otros factores propios del riesgo asignado a la concesionaria.
2. El expediente presentado no permite cuantificar de manera desagregada el traspaso de pasajeros desde PUQ hacia PNT, ni separar el componente pandémico, el de mercado, y el atribuible específicamente a las decisiones de inversión de la DGAC en PNT.
3. Existen antecedentes en la licitación que daban cuenta del desarrollo futuro del Aeródromo de Puerto Natales, por lo que ello formaba parte de un riesgo identificable durante el proceso licitatorio.
4. Los hitos que determinan el momento de inicio de las obras de mejoramiento del aeropuerto PUQ se encuentran claramente definidos en las BALI, incluida la condición temporal vinculada al cumplimiento de los 20 años del contrato, circunstancia que era conocida por la Sociedad Concesionaria al formular su oferta.

5. El contrato es de plazo variable, sujeto al ITC, por lo que la extensión temporal del contrato, hasta el plazo máximo de 384 meses, opera como mecanismo de ajuste ante perturbaciones de la demanda.
6. Resulta prematuro proponer cambios contractuales que alteren el régimen económico del contrato, pues existe la posibilidad de recuperación del tráfico durante el plazo restante de la concesión.
7. Las causales de extinción de la concesión, incluida la terminación anticipada, se encuentran expresamente reguladas en el artículo 27 de la Ley de Concesiones y en el artículo 1.13 de las BALI, no concurriendo en los supuestos invocados por la Sociedad Concesionaria.

Sobre la base de lo anterior, el Panel desestimó íntegramente las peticiones de la Sociedad Concesionaria.

OPINIÓN DE MINORÍA

Concurriendo con el rechazo, Hugo Vera Vengoa, integrante del Panel, sostuvo que el rechazo de la Discrepancia es la conclusión correcta, pero que **dicha decisión debe ir acompañada de estándares técnicos y jurídicos para cualquier revisión futura del régimen económico del contrato, particularmente atendida la posición dual de la DGAC, pues es, a la vez, mandante del contrato y autoridad responsable de las decisiones de inversión en infraestructura aeroportuaria del país.**

Entre las prevenciones formuladas, sugirió:

1. Realizar, antes del año 2030, una auditoría técnica y financiera independiente que permita anticipar eventuales conflictos al activarse el gatillo de inversión en PUQ (proyectado en torno al año 2039).
2. Exigir, para cualquier revisión futura, la cuantificación desagregada y detallada del traspaso de pasajeros desde PUQ hacia PNT.
3. Analizar si la estructura de pago diferido del subsidio fijo a la construcción requiere algún rediseño para hacer viable la inversión futura en el terminal de PUQ.

03. HOSPITAL DE ANTOFAGASTA (D03-2026-9) —

La Sociedad Concesionaria Salud Siglo XXI S.A., titular del contrato denominado “Hospital de Antofagasta”, adjudicado mediante Decreto Supremo MOP N°141 de 2013 y publicado en el Diario Oficial el 21 de junio de 2013, presentó el 11 de febrero de 2026 una discrepancia caratulada **“Discrepancia por perjuicios derivados de incumplimientos del MOP referidos a los servicios de Adquisición y Reposición del EMMC, y de Administración y Mantenimiento del EMMC”**.

ARGUMENTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

La Sociedad Concesionaria sostuvo que el MOP incurrió en una serie de incumplimientos contractuales durante la etapa de explotación, que habrían alterado el alcance de los servicios concesionados vinculados al Equipamiento Médico y Mobiliario Clínico (EMMC). En particular, identificó:

1. Extensión injustificada de la vida útil del EMMC: el hospital estaría operando con equipos cuya vida útil ya expiró, incrementando sustancialmente los costos de administración y mantenimiento, además del riesgo operacional para la seguridad y calidad del servicio clínico. El MOP definió la vida útil de cada equipo en el Anexo I de las BALI, por lo tanto, debió instruir oportunamente la baja y reposición correspondiente a tiempo.
2. Sobreutilización del EMMC: los equipos han sido utilizados en jornadas, intensidades y finalidades que exceden ampliamente las condiciones de Disponibilidad Programada definidas por el propio MOP, generando mayores costos de mantención, reparación y repuestos, sin compensación alguna.
3. Incumplimiento sistemático en la entrega del Valor Máximo Revisado de Inversión (VMRI): el MOP no entregó dentro del primer mes de cada año de explotación el VMRI que constituye el presupuesto máximo anual para los procesos de adquisición y reposición. Ello impidió que la Concesionaria pudiera acceder al Premio por Eficiencia (30% de la diferencia entre el VMRI y el Precio Neto Instalado), pese a haber gestionado eficientemente sus procesos de compra.

La Sociedad Concesionaria solicitó al Panel reconocer los perjuicios y sobrecostos generados, ordenar el pago de las compensaciones correspondientes y declarar la procedencia del Premio por Eficiencia reclamado, cuantificado en UF 218.606,02.

ARGUMENTOS DEL MOP

El MOP solicitó el rechazo total de la discrepancia, sosteniendo que:

1. La falta de reposición del EMMC obedece a retrasos de diversas entidades intervinientes, incluida la propia Concesionaria, responsable de la gestión de inventario y del sistema de alertas, sin que exista un incumplimiento exclusivamente atribuible al MOP.
2. Las compensaciones reclamadas son improcedentes por ausencia de causa, pues los procesos de compra del EMMC dependen de múltiples actores (CTAR, Hospital, Inspección Fiscal y la propia Concesionaria), por lo que los eventuales retrasos no pueden imputarse de manera exclusiva al MOP.
3. Las BALI no consagran un “Premio por Eficiencia” en los términos que la Concesionaria postula, como un derecho garantizado con independencia del resultado efectivo de los procesos de compra. La eficiencia constituye una variable de cálculo inserta en la determinación del saldo del Fondo de Ejecución de Inversiones e Imprevistos, cuya existencia y magnitud son inciertas por definición.
4. En los años 4, 5 y 6 de explotación, el VMRI fue efectivamente comunicado a la Concesionaria bajo la denominación de VMA —el valor fijado originalmente en el Anexo I—, sin que aquella haya formulado objeción oportuna al respecto.
5. No se configura vulneración a las disposiciones contenidas en el inciso tercero del artículo 19 de la Ley de Concesiones, por cuanto no se está en presencia de obras adicionales por interés público ni de modificaciones unilaterales del contrato.

RECOMENDACIÓN DEL PANEL TÉCNICO

El Panel constató que la Concesionaria informó al Inspector Fiscal su posición respecto al cumplimiento del procedimiento contractual para la renovación del equipamiento, mediante diversas comunicaciones que no habrían sido contestadas por este. Tal proceder no se ajustaría a una administración diligente del contrato, lo que retrasó inversiones y forzó un actuar desinformado, con efectos perjudiciales para la Concesionaria.

Por ende, el Panel acogió parcialmente la pretensión de la Sociedad Concesionaria, recomendando lo siguiente:

1. Acoger el reclamo de la Sociedad Concesionaria respecto a la extensión de la vida útil del EMMC y valorizar los sobrecostos de mantenimiento respectivos en una mesa de trabajo entre las partes.
2. Acoger conceptualmente el reclamo de la Sociedad Concesionaria en cuanto a la utilización del EMMC fuera del horario establecido contractualmente, debiendo desarrollarse una nueva metodología —basada en el uso efectivo de los equipos y/o en sus factores de deterioro— para calcular los sobrecostos de mantenimiento respectivos. El Panel no validó la metodología propuesta por la Concesionaria por no estar basada en el tiempo de uso efectivo del EMMC fuera de horario ni en los efectos del eventual sobreuso en desgaste o deterioro.
3. Desestimar la petición de la Sociedad Concesionaria respecto al Premio por Eficiencia en la gestión de adquisición y reposición de EMMC en los términos planteados (UF 218.606,02). Sin perjuicio de esto, consideró que la Sociedad Concesionaria puede optar a un premio por eficiencia en las adquisiciones efectivamente realizadas, utilizando como referencia un estándar convenido entre las partes. En adelante, el MOP deberá implementar el mecanismo contractualmente previsto para la renovación del EMMC, emitiendo oportunamente el VMRI.

04. PANORAMA ESTADÍSTICO DEL PANEL TÉCNICO DE CONCESIONES —

A la fecha del presente reporte, el Panel ha registrado un total de **112 discrepancias** en sus once años de operación, con clara concentración en contratos de concesión hospitalaria (Hospital Antofagasta, Hospital del Salvador, Hospital Félix Bulnes, Hospital Buin-Paine, Hospital de La Serena) y aeroportuarios (Aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB) y aeropuertos regionales).

Durante el mes de mayo de 2026 no se registraron nuevos ingresos al sistema. Permanece en tramitación una discrepancia ante el PTC, con audiencia pública ya celebrada en abril y a la espera de recomendación, la D06-2026-14 (Hospital Félix Bulnes). Adicionalmente, la discrepancia D06-2025-16 (Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez) continúa suspendida.

CUADRO CONSOLIDADO DE DISCREPANCIAS 2026

La siguiente tabla resume el universo de discrepancias de 2026, conforme al estado de tramitación publicado en el sitio oficial del Panel:

CÓDIGO	CONCESIÓN	F. INGRESO	ESTADO OFICIAL	OBSERVACIONES (Recomendación /Audiencia Pública)
D01-2026-31	Concesión Ruta 5 Tramo Talca - Chillán	28/1/2026	Terminada	REC 27 abril 2026
D02-2026-36	Hospital de La Serena	11/2/2026	Terminada	REC 10 abril 2026
D03-2026-9	Hospital de Antofagasta	11/2/2026	Terminada	REC 20 mayo 2026
D04-2026-13	Hospital del Salvador e ING	27/2/2026	Terminada	REC 24 abril 2026
D05-2026-32	Red Aeroportuaria Austral	10/3/2026	Terminada	REC 9 mayo 2026
D06-2026-14	Hospital Félix Bulnes	25/3/2026	En trámite	AP 29 abril 2026. Pendiente

DISCREPANCIAS — VOLUMEN, TENDENCIA TEMPORAL Y STATUS

AÑO	DISCREPANCIAS	ESTADO PREDOMINANTE
2015	1	Terminada
2016	12	Terminada
2017	9	Terminada
2018	11	Terminada
2019	7	Terminada

AÑO	DISCREPANCIAS	ESTADO PREDOMINANTE
2020	15	Terminada
2021	7	Terminada
2022	8	Terminada
2023	16 (récord histórico)	Terminada
2024	7	Terminada
2025	13	Terminada / Suspendida
2026 (al 31-05)	6	5 con recomendación / 1 con AP celebrada y pendiente
TOTAL	112	106 con recomendación o terminadas / 1 en trámite / 1 suspendida

DISCREPANCIAS — CONCENTRACIÓN POR CONTRATO

La distribución no es uniforme: cinco contratos acumulan aproximadamente el 45% del total de las discrepancias ingresadas al PTC. El contrato del Aeropuerto AMB lidera, con 18 discrepancias (16,1%), seguido del contrato del Hospital Antofagasta, con 10.

CONTRATO	Nº DISCR.	% TOTAL
Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB)	18	16,1%
Hospital Antofagasta	10	8,9%
Autopista Concepción - Cabrero	8	7,1%
Rutas del Loa	7	6,3%
Ruta 5 Norte La Serena - Vallenar	7	6,3%
Alternativas de Acceso a Iquique	6	5,4%
Ruta 43 La Serena - Ovalle	6	5,4%
Américo Vespucio Oriente (AVO)	5	4,5%
Hospital Félix Bulnes	4	3,6%
Aeropuerto Carriel Sur Concepción	4	3,6%
TOTAL (31 contratos con discrepancias)	112	100%

DISCREPANCIAS — DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	DISCREPANCIAS	PORCENTAJE
Rutas y Autopistas	47	42%
Aeropuertos	33	30%
Hospitales / Salud	19	17%
Otros (complejo fronterizo, puentes, embalses)	13	12%
TOTAL	112	100%

DISCREPANCIAS — POR MATERIA Y PERÍODO

Atendido que no se registraron nuevos ingresos durante el mes de mayo de 2026, las cifras de materia por período se mantienen sin variación respecto del cierre del mes de abril.

CATEGORÍA DE MATERIA	2020	2021	2022	2023	2024 -2025	2026
Sobrecostos / Instrucciones Inspector Fiscal (IF)	5	2	3	4	6	3
Incumplimiento pago MOP / SFC / RVD	1	0	0	1	3	2
Equilibrio económico-financiero / Pandemia	3	2	1	0	1	1
Atrasos revisión ingeniería / Modificación obra	0	0	1	2	2	2
Habilitación de Zona no Aeronáutica (ZNA) / Servicios u obras no contemplados en el contrato	1	1	1	2	1	1
Estándares de seguridad y vigilancia	1	0	1	0	1	0
Otras materias técnicas	5	2	2	7	3	1
TOTAL	16	7	9	16	17	10

Fuente: Información disponible en www.panelconcesiones.cl, al 31 de mayo de 2026. La discrepancia D06-2025-16 (Aeropuerto AMB) permanece suspendida.

PARA MAYOR INFORMACIÓN, CONTACTAR AL EQUIPO DE CONSTRUCCIÓN, PROYECTOS E INFRAESTRUCTURA

ALEXANDER KLIWADENKO
 SOCIO



akliwadenko@aylwin.cl



[AYLWINMATTA.CL](https://www.aylwinmatta.cl)