

7 DE JULIO DE 2026

REPORTE MENSUAL

Discrepancias del Panel Técnico de Concesiones

Análisis de recomendaciones y panorama estadístico

01. PANORAMA DEL MES

Durante el mes de junio de 2026, el Panel Técnico de Concesiones de Obras Públicas (en adelante, “PTC” o “Panel”) no emitió nuevas recomendaciones, pero registró el ingreso de tres nuevas discrepancias, todas ellas actualmente en tramitación. La presente edición incorpora, además, la Recomendación de la discrepancia D06-2026-14 (Hospital Félix Bulnes), de 25 de mayo de 2026, que —encontrándose entonces pendiente— quedó fuera del reporte anterior.

El equipo de **Construcción, Proyectos e Infraestructura de Aylwin Matta** ofrece a continuación el análisis de dicha recomendación, una reseña de los argumentos y peticiones de las nuevas discrepancias ingresadas en junio y un panorama estadístico actualizado del sistema.

Los hitos del período corresponden a:

- 1.Recomendación incorporada: D06-2026-14 (Hospital Félix Bulnes), de 25 de mayo de 2026.
- 2.Nuevos ingresos: D07-2026-11 (Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt), D08-2026-23 (Mejoramiento Ruta Nahuelbuta) y D09-2026-12 (Rutas del Loa), todas en trámite.

Las materias en discusión abarcan desde compensaciones por exigencias operativas fuera del contrato en una concesión hospitalaria en explotación —con un diagnóstico estructural del Panel sobre la contabilización de días cama ocupados— hasta el restablecimiento del equilibrio económico-financiero: sea por el alza extraordinaria y sobreviniente del precio de los insumos y materiales de construcción (D07-2026-11, aeroportuario, y D08-2026-23, vial), sea por los perjuicios derivados de la suspensión de las obras imputable a la autoridad (D09-2026-12, vial).

RECOMENDACIÓN INCORPORADA EN EL PERÍODO

CÓDIGO	CONCESIÓN	FECHA RECOMENDACIÓN	RESULTADO
D06-2026-14	Hospital Félix Bulnes	25/5/2026	Acogida parcialmente (unánime)

NUEVOS INGRESOS DE JUNIO DE 2026

CÓDIGO	CONCESIÓN	F. INGRESO	ESTADO	SOLICITUD / MATERIA
D07-2026-11	Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	10-06-2026	En trámite	Mayores costos por alza de insumos (Covid-19). Equilibrio económico-financiero.

CÓDIGO	CONCESIÓN	F. INGRESO	ESTADO	SOLICITUD / MATERIA
D08-2026-23	Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	11-06-2026	En trámite	Mayores costos por alza de materiales; caso fortuito. Equilibrio económico-financiero.
D09-2026-12	Rutas del Loa	25-06-2026	En trámite	Perjuicios por suspensión de obras del Sector B. Compensación art. 19 Ley de Concesiones de Obras Públicas (LCOP).

02. HOSPITAL FÉLIX BULNES (D06-2026-14) —

La Sociedad Concesionaria Metropolitana de Salud S.A. (la "Concesionaria" o "SC"), titular del contrato de concesión del Hospital Félix Bulnes, presentó el 25 de marzo de 2026 una discrepancia por la solicitud de compensaciones derivadas de exigencias operativas que estimas ajenas al contrato, la pérdida del incentivo económico y un saldo pendiente del Subsidio Fijo de Operación. La Concesionaria sostuvo que, desde el inicio de la Etapa de Explotación, el Hospital ha operado de una forma distinta a la prevista en el contrato por causas que atribuye a la administración (Fisco). Los hechos ocurridos entre marzo de 2020 y marzo de 2024 ya habían sido conocidos por el Panel en la discrepancia D04-2024-14 y luego demandados ante la Comisión Arbitral, por lo que la nueva presentación quedó limitada a los daños producidos entre abril de 2024 y diciembre de 2025.

La controversia abarcó cinco capítulos:

- La habilitación permanente de dispositivos utilizados como camas en "Zonas No Autorizadas" (ZNA) para ello.
- El incremento del alcance operativo de seis servicios concesionados por exigencias adicionales del Fisco.
- La operación de una Unidad de Pre-Alta no prevista contractualmente.
- La pérdida del incentivo económico de los semestres noveno a undécimo.
- Un saldo pendiente del Subsidio Fijo de Operación derivado del Decreto Supremo MOP N°255 de 2023.

ARGUMENTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

La Sociedad Concesionaria sostuvo que:

- 1.El principio de buena fe contractual (artículo 1546 del Código Civil) impone a la Administración deberes especiales de conducta, considerando que es ella quien diseña, licita y estructura el proyecto, mientras que el privado solo puede aceptarlo en bloque.
- 2.Tiene derecho a ser indemnizada cuando sufre perjuicios derivados del ejercicio del *ius variandi* (o la potestad del Estado para modificar de forma unilateral los contratos de obra pública) o de actuaciones imputables al Fisco, debiendo mantenerse la equivalencia económica de las prestaciones. De romperse dicha equivalencia, la reparación no puede ser parcial o meramente asistencial, sino suficiente para restablecer el equilibrio económico del contrato (art. 19 de la Ley de Concesiones y jurisprudencia de la Corte Suprema).
- 3.Las modificaciones unilaterales o de hecho del contrato generan derechos indemnizatorios en favor del Concesionario en virtud del principio de enriquecimiento sin causa, pues de lo contrario la Administración se beneficiaría indebidamente al recibir más prestaciones que las contratadas sin pagar el precio correspondiente.

Sobre esa base, la Concesionaria solicitó al Panel recomendar las siguientes indemnizaciones (valores con intereses, actualizados al 31 de marzo de 2026, más IVA cuando corresponda):

- Por la reconversión de camas para hospitalización permanente en ZNA, UF 172.735.
- Por el incremento del alcance operativo de seis servicios concesionados, UF 37.777.
- Por la habilitación de la Unidad de Pre-Alta, UF 8.827.
- Por el no pago del incentivo de los semestres noveno a undécimo, UF 125.752.
- Por el saldo pendiente del Decreto Supremo MOP N°255/2023, UF 6.340.

ARGUMENTOS DEL MOP

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

1. La Concesionaria presenta como ajenas al contrato situaciones que este sí prevé, confundiendo los pagos fijos permanentes con los mecanismos variables que el propio contrato contempla para casos puntuales en que se exceden ciertos costos; no procede indemnizar por los mismos servicios que el contrato ya remunera.
2. Respecto de las camas en ZNA, el contrato ya previó aumentos de demanda asistencial mediante el Subsidio Variable por días cama ocupados adicional y las compensaciones de las Campañas de Invierno; las reconversiones del período reclamado no tuvieron carácter permanente, sino que obedecieron a las Campañas de Invierno 2024 y 2025, y fuera de esos períodos el Hospital operó dentro de la capacidad de 567 camas reconocida por el DS MOP N°255.
3. Cuestionó la metodología de la auditora contratada por la propia SC, por tratarse de inventarios levantados sin autorización del Inspector Fiscal, y recordó que la calificación de un paciente como hospitalizado es clínica, corresponde al hospital y está resguardada por la Ley N°20.584.
4. En cuanto al alcance operativo de los servicios concesionados, las BALI no establecen listados cerrados de regímenes de colaciones ni límites de uso de desechables; la administración de colaciones en urgencia queda bajo criterio del Inspector Fiscal, y la reposición de indumentaria (ropería) es responsabilidad de la SC “a todo evento”.
5. Descartó la indemnidad patrimonial invocada —propia del régimen general de responsabilidad del Estado y no de una relación contractual específica— y el enriquecimiento sin causa, por existir un contrato válido que regula la relación entre las partes. Su petitorio fue rechazar la discrepancia.

RECOMENDACIÓN DEL PANEL TÉCNICO

El Panel, por decisión unánime y sin voto ni opinión de minoría, acogió parcialmente la discrepancia. En materia de ocupación de camas en exceso y ZNA, reiteró el criterio ya fijado en su Recomendación D04-2024-14¹ —un mecanismo para determinar los días cama ocupados por sobre el diseño del Hospital y reconocer una compensación al superar dicho umbral—, manteniéndolo para el período reclamado. Respecto de los servicios concesionados distinguió por servicio.

En síntesis, el Panel recomendó:

1. Camas en exceso: reiterar lo formulado en la Recomendación D04-2024-14.
2. Gestión de Residuos de Establecimientos de Atención de Salud y ropería: realizar una revisión de antecedentes en un proceso de acuerdo entre las partes, formalizando lo relativo a la devolución del kit de ropa de recién nacido.
3. Alimentación: compensar a la Concesionaria por la doble ración de colaciones a pacientes de Cirugía Mayor Ambulatoria y por las colaciones de urgencia para pacientes ambulatorios.
4. Unidad de Pre-Alta: reconocer y compensar los servicios efectivamente entregados según su costo efectivo, recomendando además iniciar un proceso de modificación contractual que formalice este servicio.
5. Pérdida del incentivo económico: no acceder, por no acreditarse que menores exigencias del MOP habrían permitido la obtención del incentivo.
6. Saldo del Subsidio Fijo de Operación: reconocer el derecho de la Concesionaria a reclamar el saldo descontado de UF 6.340, debiendo el MOP dictar el acto administrativo que lo reconozca y ordene su pago.

¹ Ver Recomendación D06-2026-14, secc. 10 «Análisis del Panel Técnico de Concesiones» y secc. 11 «Recomendación», pp. 48 y ss. y p. 101; secc. 12 «Otras Consideraciones — Contabilización Diaria de Camas Ocupadas (DCO)», pp. 101-102.

En un capítulo de “Otras Consideraciones”, el Panel formuló un diagnóstico estructural de alcance sistémico: **la contabilización diaria de camas ocupadas descansa en un censo diario concebido para fines sanitarios (sistema REM) y no para la liquidación de pagos variables, y el establecimiento de salud es simultáneamente operador clínico, certificador del censo y beneficiario del contrato, triple posición que configura una asimetría y un eventual conflicto de interés. El Panel advirtió que, de no superarse esta inconsistencia mediante un mecanismo de verificación independiente, estandarizado y validado por ambas partes, el conflicto por mayores gastos no compensados persistirá en este y en los demás hospitales concesionados, afectando incluso las futuras licitaciones del sistema.**

03. NUEVOS INGRESOS DE JUNIO DE 2026 —

Durante junio se ingresaron tres nuevas discrepancias, todas en tramitación y sin Observaciones del MOP ni Recomendación a la fecha de cierre de este reporte. Se reseñan a continuación los argumentos y peticiones de las Concesionarias.

AEROPUERTO EL TEPUAL DE PUERTO MONTT (D07-2026-11)

La Sociedad Concesionaria Aeropuerto del Sur S.A. sometió al Panel, con fecha 10 de junio de 2026, una discrepancia relativa al reconocimiento de sobrecostos y perjuicios financieros originados en el alza extraordinaria, imprevisible y sobreviniente del precio de los insumos de construcción, producto de la emergencia sanitaria del Covid-19. La Concesionaria cuantifica el impacto en UF 98.715,9 (más IVA), monto que —afirma— corresponde a casi el 10% de la inversión reconocida en el contrato. Fundó su pretensión en el quiebre de la conmutatividad y del equilibrio económico-financiero del contrato, en el principio de buena fe y el deber de colaboración, y en los artículos 36 y siguientes de la Ley de Concesiones y 107 y 108 de su Reglamento.

En lo concreto, solicitó al Panel recomendar:

1. Que se declare que el alza de precios impactó el régimen económico del contrato, ocasionando perjuicios por UF 98.715,9 más IVA.
2. Que se declare la obligación del MOP de restablecer la conmutatividad contractual y el derecho de la Concesionaria a exigirlo mediante la revisión de las condiciones económicas de la concesión.
3. Que se recomiende a las partes sostener conversaciones de buena fe para revisar o flexibilizar el contrato, de común acuerdo, por causa sobreviniente justificada.

MEJORAMIENTO RUTA NAHUEL BUTA (D08-2026-23)

La Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. sometió al Panel, con fecha 11 de junio de 2026, una discrepancia derivada del alza extraordinaria de precios de los materiales de construcción —en especial asfalto, acero y combustibles— ocurrida entre abril de 2021 y octubre de 2025, que califica como un caso fortuito que tornó más oneroso el contrato y rompió su equilibrio económico-financiero. Fundó su pretensión en la conmutatividad y causa del contrato; en su carácter de contrato de tracto sucesivo y en los efectos del caso fortuito; en el límite del riesgo del contratista dado por su oferta y en el alcance restringido del artículo 22 N°2 de la Ley de Concesiones; en la buena fe y el deber de colaboración; y en la necesidad de evitar el enriquecimiento sin causa del Fisco.

Solicitó al Panel recomendar:

1. Que se declare que los mayores costos tienen su origen en un caso fortuito que rompió el equilibrio económico-financiero del contrato.
2. Que se adopten las medidas necesarias para restablecer la conmutatividad, incluyendo la compensación de parte del alza.
3. Que dicha compensación ascienda a UF 259.138 —equivalentes al 64% del sobreprecio total pagado por la Concesionaria— o, en subsidio, a la suma que el Panel determine.
4. Que, en subsidio, el MOP negocie de buena fe la forma de restablecer el equilibrio, conforme a los artículos 1.8.3 y 1.14.3 de las BALI.

SEGUNDA CONCESIÓN RUTAS DEL LOA — SECTOR B (D09-2026-12)

Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. sometió al Panel, con fecha 25 de junio de 2026, una discrepancia por el reconocimiento de los perjuicios sufridos al verse impedida de ejecutar las obras del Sector B de la concesión (zona del Valle de Yalquincha, en la región de Antofagasta) entre abril de 2022 y el 31 de octubre de 2025. La Concesionaria expuso que, desde el inicio, las comunidades indígenas de Yalquincha y autoridades locales mostraron una férrea resistencia al proyecto —por vías administrativas y judiciales dirigidas contra la Resolución de Calificación Ambiental del Sector B, y también mediante protestas y apremios físicos, incluida la agresión a trabajadores—, hechos que escapan a su control. Pese a sus reiterados requerimientos de resguardo policial desde 2021, el MOP no proveyó la fuerza pública necesaria, por lo que las obras del viaducto de Yalquincha (parte de la ruta crítica del sector) se detuvieron en los hechos desde abril de 2022. Posteriormente, el propio MOP suspendió formalmente la totalidad de las obras del Sector B (Resolución DGC N°78/2023 y Decreto Supremo MOP N°216/2023), suspensión que se mantuvo hasta ser levantada el 13 de abril de 2026 (Decreto Supremo MOP N°13/2026).

En el plano jurídico, la Concesionaria fundó su pretensión en la buena fe contractual y, especialmente, en que la suspensión fue formalizada por la propia autoridad por razones de interés público, lo que sitúa la controversia en el ámbito del artículo 19 de la Ley de Concesiones (deber de compensar los costos adicionales derivados de modificaciones por interés público), del artículo 69 N°4 de su Reglamento (deber de determinar la indemnización) y del artículo 22 N°3 de la Ley (aumento de plazo y compensaciones ante retrasos imputables al Fisco). Invocó, además, como precedentes del propio Panel, la Recomendación D13-2025-37 (Red Los Ríos - Los Lagos), sobre paralizaciones por hechos ajenos a la concesionaria, y la Recomendación D12-2023-12 (Variante Sierra Gorda, del mismo contrato), sobre demoras del MOP en la formalización de modificaciones contractuales.

La concesionaria solicitó al panel recomendar:

1. Que se declare que las obras del Valle de Yalquincha estuvieron suspendidas desde el 13 de abril de 2022 —o la fecha que el Panel determine— hasta el 13 de abril de 2026.
2. Que dicha suspensión tuvo un efecto negativo en el programa de obras.
3. Que el MOP modificó unilateralmente el contrato por interés público y que la Concesionaria tiene derecho a las compensaciones del artículo 19 de la Ley de Concesiones.
4. Que se reconozcan los siguientes ítems, calculados hasta el 31 de octubre de 2025 y que da un total de perjuicios reclamados por UF 921.588,69:
 - Costo directo de armaduras de pilotes y cepas acopiadas por más de dos años (UF 31.567).
 - Pérdida de amortización de la planta de asfalto y equipos, exceso de transporte y stand-by (UF 37.290,49).
 - Gastos generales de la construcción por sobrestadía de abril de 2022 a julio de 2024 (UF 460.073,40) y por continuidad de la suspensión de agosto de 2024 a octubre de 2025 (UF 251.865).
 - Gastos generales de la Concesionaria por sobrestadía de abril de 2022 a julio de 2024 (UF 90.337,80) y por continuidad de la suspensión de agosto de 2024 a octubre de 2025 (UF 49.455).

04. PANORAMA ESTADÍSTICO DEL PANEL TÉCNICO DE CONCESIONES —

A la fecha del presente reporte, el Panel ha registrado un total de 115 discrepancias en sus once años de operación, con **clara concentración en contratos de concesión aeroportuaria (Aeropuerto Arturo Merino Benítez y aeropuertos regionales), viales interurbanos y hospitalarios (Hospital Antofagasta, Hospital Félix Bulnes, entre otros).**

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
D01-2026-31	Concesión Ruta 5 Tramo Talca - Chillán	28-01-2026	Terminada	REC 27 abril 2026
D02-2026-36	Hospital de La Serena	11-02-2026	Terminada	REC 10 abril 2026
D03-2026-9	Hospital de Antofagasta	11-02-2026	Terminada	REC 20 mayo 2026
D04-2026-13	Hospital del Salvador e ING	27-02-2026	Terminada	REC 24 abril 2026
D05-2026-32	Red Aeroportuaria Austral	10-03-2026	Terminada	REC 9 mayo 2026
D06-2026-14	Hospital Félix Bulnes	25-03-2026	Terminada	REC 25 mayo 2026
D07-2026-11	Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	10-06-2026	En trámite	Ingreso junio. Pendiente
D08-2026-23	Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	11-06-2026	En trámite	Ingreso junio. Pendiente
D09-2026-12	Rutas del Loa	25-06-2026	En trámite	Ingreso junio. 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
2020	15	Terminada
2021	7	Terminada
2022	8	Terminada
2023	16 (récord histórico)	Terminada

AÑO	DISCREPANCIAS	ESTADO PREDOMINANTE
2024	7	Terminada
2025	13	Terminada / Suspendida
2026 (al 30-06)	9	6 con recomendación / 3 en trámite
TOTAL	115	111 con recomendación / 3 en trámite / 1 suspendida

DISCREPANCIAS — CONCENTRACIÓN POR CONTRATO

La distribución de las discrepancias no es uniforme: los cinco contratos más recurrentes acumulan aproximadamente el 44% del total de las discrepancias ingresadas al PTC. El contrato del Aeropuerto AMB lidera, con 18 discrepancias (15,7%), seguido del contrato del Hospital Antofagasta, con 10. Con los ingresos de junio, el contrato Rutas del Loa alcanza 8 discrepancias y se incorporan dos contratos hasta ahora sin discrepancias (Aeropuerto El Tepual y Ruta Nahuelbuta), elevando a 33 el número de contratos con al menos una discrepancia.

CONTRATO	NÚMERO DE DISCREPANCIAS	% TOTAL
Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB)	18	15,7%
Hospital Antofagasta	10	8,7%
Autopista Concepción - Cabrero	8	7,0%
Rutas del Loa	8	7,0%
Ruta 5 Norte La Serena - Vallenar	7	6,1%
Alternativas de Acceso a Iquique	6	5,2%
Ruta 43 La Serena - Ovalle	6	5,2%
Américo Vespucio Oriente (AVO)	5	4,3%
Hospital Félix Bulnes	4	3,5%
Aeropuerto Carriel Sur Concepción	4	3,5%
TOTAL (33 contratos con discrepancias)	115	100%

DISCREPANCIAS — DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA

La distribución de las discrepancias no es uniforme: los cinco contratos más recurrentes acumulan aproximadamente el 44% del total de las discrepancias ingresadas al PTC. El contrato del Aeropuerto AMB lidera, con 18 discrepancias (15,7%), seguido del contrato del Hospital Antofagasta, con 10. Con los ingresos de junio, el contrato Rutas del Loa alcanza 8 discrepancias y se incorporan dos contratos hasta ahora sin discrepancias (Aeropuerto El Tepual y Ruta Nahuelbuta), elevando a 33 el número de contratos con al menos una discrepancia.

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	DISCREPANCIAS	PORCENTAJE
Rutas y Autopistas	49	42,60%
Aeropuertos	34	29,60%
Hospitales / Salud	19	16,50%
Otros (complejo fronterizo, puentes, embalses)	13	11,30%
TOTAL	115	100%

DISCREPANCIAS — POR MATERIA Y PERÍODO

Los ingresos de junio de 2026 se distribuyen en dos categorías: las discrepancias D07-2026-11 (Aeropuerto El Tepual) y D08-2026-23 (Ruta Nahuelbuta) inciden en el equilibrio económico-financiero por el alza sobreviniente del precio de insumos y materiales de construcción, mientras que D09-2026-12 (Rutas del Loa) se refiere a la suspensión y modificación de obras por interés público con perjuicios imputables al Fisco.

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 / Alza de costos / Pandemia	3	2	1	0	1	3
Atrasos / Suspensión o modificación de obra imputable al Fisco	0	0	1	2	2	3
Habilitación ZNA / Servicios u obras no contemplados	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	13

Fuente: información disponible en www.panelconcesiones.cl, al 2 de julio de 2026.

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

ALEXANDER KLIWADENKO
SOCIO



akliwadenko@aylwin.cl