



Autopistas y hospitales encabezan las concesiones más conflictivas, acumulando más de la mitad de los montos en disputa



■ Detrás de estos desarrollos, les sigue una obra en específico que quedó en el tercer lugar del ranking: el Aeropuerto Arturo Merino Benítez de Santiago.

POR LAURA GUZMÁN

Las tensiones entre el Estado y las concesionarias no se distribuyen de manera homogénea dentro de las instancias de resolución de conflictos del sistema. Así lo reveló un estudio del Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), que analizó las discrepancias ingresadas ante el Panel Técnico de Concesiones entre 2015 y 2025, y que muestra que las obras hospitalarias y viales se han convertido en los proyectos más conflictivos de la industria.

Durante ese período, el Panel Técnico recibió un total de 103 discrepancias, que involucraron montos por UF 221 millones, equivalentes a unos US\$ 10.266 millones. Dentro de ese universo, las concesiones viales lideran tanto en número de casos como en montos comprometidos: acumulan 38 discrepancias –que incluyen proyectos como Ruta 43 La Serena-Ovalle y Rutas del Loa– por un total cercano a UF 70 millones (US\$ 3.153 millones).

Un escalón más abajo se ubican las concesiones hospitalarias. En los últimos diez años, estos proyectos ingresaron 20 discrepancias al Panel Técnico, por un monto total de UF 64,8 millones (US\$ 3.009 millones). En este grupo se repiten conflictos asociados a concesionarias como el Hospital Félix Bulnes y el Hospital de Antofagasta.

Si bien las concesiones hospitalarias y viales concentran más de la mitad de los casos y de los montos disputados, hay una obra específica que les pisa los talones y que se ubicó en el tercer lugar del ranking. Se trata de la sociedad concesionaria Nuevo Pudahuel, a

MONTOS RECLAMADOS AL PANEL POR AÑO

AÑO	UF (MILLONES)	% ANUAL
2015	9.5	4.3%
2016	11.2	5.1%
2017	7.3	3.3%
2018	10.8	4.9%
2019	10.3	4.7%
2020	31.3	14.1%
2021	26	11.8%
2022	25.7	11.6%
2023	28.9	13.1%
2024	34.3	15.5%
2025	25.8	11.7%
TOTAL	221.1	100%

FUENTE: CPI

cargo del Aeropuerto Arturo Merino Benítez. Entre 2015 y 2025, la firma ingresó 18 discrepancias, por un total de UF 54 millones (US\$ 2.507 millones).

Para la vicepresidenta del CPI, Catalina Binder, el podio de las concesiones más conflictivas responde a razones distintas según el tipo de obra. En el caso de las viales, explicó que la alta conflictividad se vincula principalmente a problemas que surgen durante la ejecución y el desarrollo de los proyectos de ingeniería, además de que se trata del segmento con la mayor cantidad de contratos dentro del sistema.

Respecto de los hospitales, Binder señaló que se trata de una problemática particularmente compleja. “Por una parte, enfrentan los conflictos propios de cualquier concesión; pero a ello se suma que tienen dos



mandantes –el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Salud– lo que muchas veces deriva en diferencias de criterio entre ambas carteras, retrasando los procesos y generando disputas”, explicó.

En el caso del Aeropuerto de Santiago, la abogada apuntó directamente al impacto de la pandemia. “La construcción fue mucho más cara y hubo un cambio de condiciones muy relevante, porque por razones ajenas al concesionario y por una decisión que toma el Estado, el flujo de pasajeros fue casi nulo”, sostuvo.

Según el estudio del CPI, las 27 discrepancias restantes, que en conjunto suman UF 34,4 millones (cerca de US\$ 1.597 millones), corresponden a otros tipos de obras, como pasos fronterizos, puertos, proyectos logísticos, aeropuertos, entre otros.

Las razones

El análisis del CPI también detalló las principales causas que motivaron el ingreso de discrepancias al Panel

Técnico. En primer lugar aparecen los retrasos administrativos, con 28 casos, asociados principalmente a demoras en la entrega de permisos y autorizaciones.

En segundo lugar se ubica el impacto de la pandemia, con 22 discrepancias. Más abajo figuran los sobrecostos por condiciones de sitio, con 18 casos; los cambios en estándares operacionales, con 15; los atrasos en la entrega de terrenos, con 12; y los conflictos por diseño y permisos ambientales, con ocho discrepancias.

Sin embargo, al observar los montos involucrados, el ranking varía. Los cambios en estándares operacionales concentran la mayor cifra, con UF 106,4 millones; seguidos por el impacto de la pandemia, con UF 52,1 millones, y los retrasos administrativos, con UF 29,2 millones.

Mejorar gestión y dotación

Con el estudio en mano, Binder analizó la evolución del sistema de

concesiones en Chile. A su juicio, en sus inicios el modelo fue un referente para Latinoamérica, con un fuerte impulso del Estado y un amplio respaldo transversal.

No obstante, advirtió que con el paso del tiempo el sistema ha ido “decantando” y enfrentando nuevas realidades. “Como releva este estudio, siempre aparecen áreas de mejora, como la distribución de riesgos y la flexibilidad de los contratos”, señaló.

Además del ámbito contractual, la vicepresidenta del CPI enfatizó la necesidad de modernizar la estructura de la Dirección General de Concesiones, de modo que crezca en línea con la magnitud y complejidad de los contratos que administra.

“Urge reforzar la Dirección General de Concesiones con una dotación que sea proporcional a la cantidad y al nivel de los contratos que gestionan, ejecutan, desarrollan y mantienen. En los últimos años, lejos de crecer, el personal ha disminuido”, concluyó la vicepresidenta del CPI.