

# Panel Técnico concluyó considerar trabajos reclamados por Talca-Chillán

## Otro revés del MOP: Debería pagar millonarias obras adicionales a concesionario chino

La Dirección General de Concesiones sostuvo, sin embargo, que “las recomendaciones del Panel Técnico de Concesiones no son vinculantes”.

MARCO GUTIÉRREZ V.

Esta ha sido una semana negativa para el Ministerio de Obras Públicas (MOP) en el contexto de las discrepancias con concesionarias de infraestructura en el Panel Técnico de Concesiones.

El lunes se conoció que, por recomendación del Panel, debería pagar unos \$364 millones al concesionario del Hospital del Salvador, debido a diversos atrasos imputables al ministerio. Esto, junto con la instalación de una mesa de trabajo entre las partes para determinar los impactos de demoras ocasionadas a la empresa por tardanzas en la gestión del contrato de suministro eléctrico con Enel que sean de responsabilidad de la cartería o el Ministerio de Salud.

Ayer, en tanto, el Panel resolvió sobre otra discrepancia. Esta vez del MOP con la concesionaria Survías Maule-Ñuble, a cargo de la ruta Talca-Chillán. La entidad recomendó considerar las obras adicionales que reclamó la empresa, las cuales la firma valorizó aproximadamente en 1,31 millones de UF, cerca de US\$ 59 millones.

### Conflicto y decisión

A fines de enero de este año, Survías Maule-Ñuble, a cargo de este proyecto vial de más de US\$ 800 millones, adjudicado en 2021 al consorcio de CRCC International Investment Co. Ltd. y China Railway Construction Corporation (International) Limited, presentó la discrepancia ante el Panel Técnico de Concesiones. Ahí, alegó graves retrasos, solicitó una millonaria compensación y afirmó que la



La segunda concesión de Talca-Chillán tiene una longitud de 193 kilómetros y considera diversas obras y mejoras, entre ellas, terceras pistas, pasarelas, 19 puentes el baipás Talca.

JUAN CARLOS ROMO

construcción no era viable. Agregó que se vio obligada a postergar la construcción, que se tenía proyectada para enero de 2025, a marzo de 2027.

En su respuesta al Panel el 18 de febrero, el MOP indicó que se debía rechazar la discrepancia. El ministerio sostuvo en su contestación que la concesionaria “ha incurrido en incumplimientos graves y reiterados en materias constructivas, operacionales, financieras y en deberes contractuales esenciales como la conservación de la autopista, acumulando multas que superan las 99.445 UF durante el año calendario 2025 e inicios del 2026”.

Tras analizar el caso, el Panel realizó una serie de recomendaciones. En una de ellas señaló que “se consideran obras adicionales aquellas señaladas como tales en la Tabla N° 1. Sus montos deben ser acordados por las partes en los procesos de modificación de contratos respectivos”.

En esa Tabla N° 1, que se ad-

juntó en la recomendación, se detallan ocho obras valorizadas en 1,31 millones de UF. Ese monto corresponde al 70% solicitado por la empresa para esos proyectos reclamados. Sin embargo, el monto global que pidió fue de unos 3,13 millones de UF, pues incluyó gastos generales de la constructora por atrasos en inicios de obras y extensión del plazo de construcción, costo de diseño, entre otros, que no fueron acogidos por el Panel.

Pese a ello, la potencial valorización de esta recomendación es una cifra relevante, considerando que el Panel, en su historia, ha reconocido el 9,7% del dinero solicitado por las concesionarias.

El Panel agregó en su decisión que si las obras adicionales reconocidas “impactaren el cumplimiento de los hitos contractuales que determinan el porcentaje de compartición de ingresos, corresponde que dicho mayor tiempo no se contabilice en contra de la SC (sociedad concesionaria). Con la información disponible dicho impacto no se encuentra suficien-

temente respaldado”.

### Postura de OO.PP.

La Dirección General de Concesiones (DGC) del MOP señaló que “tal como indica la recomendación del Panel Técnico, en caso de que se realicen las obras adicionales, los montos asociados a ellas deben ser acordados entre las partes”. Destacó que la entidad “rechazó requerimientos de la sociedad concesionaria como mayores gastos generales de la constructora, compensación por mayores costos de diseño de ingeniería por impactos en el pago final a la concesionaria, y del costo financiero del IVA de construcción”.

La DGC agregó que “es importante señalar que las recomendaciones del Panel Técnico de Concesiones no son vinculantes y al tratarse de una obra aún en etapa de proyecto, no existe un perjuicio económico para la concesionaria. Las recomendaciones realizadas serán evaluadas”.