

01 DE SEPTIEMBRE DE 2026

REPORTE MENSUAL

Discrepancias del Panel Técnico de Concesiones

Análisis de recomendaciones y panorama estadístico

01. PANORAMA DEL MES

El mes de agosto de 2026 fue un mes de importante actividad en el Panel Técnico de Concesiones de Obras Públicas (en adelante, "PTC" o "Panel"), pues se emitieron tres recomendaciones, finalizando así las tres discrepancias que se encontraban en estado de resolverse al cierre del reporte anterior.

Adicionalmente, el 11 de agosto ingresó una nueva discrepancia (D10-2026-20, Relicitación Concesión Camino Nogales - Puchuncaví). Al cierre de este reporte, es la única discrepancia en trámite.

El equipo de Construcción, Proyectos e Infraestructura de Aylwin Matta ofrece a continuación un análisis de las tres recomendaciones emitidas, la reseña de la nueva discrepancia ingresada y un panorama estadístico actualizado.

RECOMENDACIONES INCORPORADAS EN EL PERÍODO

ROL	CONCESIÓN	FECHA RECOMENDACIÓN	RESULTADO
D07-2026-11	Aeropuerto El Tepual de Puerto Montt	07-08-2026	Desestimada (unánime)
D08-2026-23	Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	10-08-2026	Desestimada (unánime)
D09-2026-12	Rutas del Loa	26-08-2026	Acogida parcialmente (dos opiniones de minoría)

NUEVOS INGRESOS DE AGOSTO DE 2026

ROL	CONCESIÓN	F INGRESO	ESTADO	SOLICITUD / MATERIA
D10-2026-20	Camino Nogales - Puchuncaví	11/8/2026	En trámite	Sobrecostos por obras adicionales (By Pass Puchuncaví) y mayor longitud del Puente Pucalán, exigidas para la aprobación de los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID). Instrucciones del Inspector Fiscal.

02. AEROPUERTO EL TEPUAL DE PUERTO MONTT (D07-2026-11), DE 7 DE AGOSTO DE 2026

ARGUMENTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

Sociedad Concesionaria Aeropuerto del Sur S.A. reclamó el reconocimiento de sobrecostos y perjuicios financieros por el alza extraordinaria, imprevisible y sobreviniente del precio de los insumos de construcción derivada de la emergencia sanitaria del Covid-19, que cuantificó en UF 98.715,9 (más IVA), equivalente, según sostuvo, a casi el 10% de la inversión reconocida en el contrato.

La Concesionaria sostuvo que el alza de precios constituyó un hecho sobreviniente e imposible de anticipar al momento de la adjudicación, que escapa al análisis de riesgos razonablemente exigible al concesionario, invocando el quiebre de la conmutatividad y del equilibrio económico-financiero del contrato, la buena fe contractual y el deber de colaboración entre las partes (artículos 36 y siguientes de la Ley de Concesiones y 107 y 108 de su Reglamento).

Solicitó que se declarara el impacto en el régimen económico del contrato, la obligación del MOP de restablecer la conmutatividad y la apertura de conversaciones de buena fe para revisar o flexibilizar el contrato de común acuerdo.¹

ARGUMENTOS DEL MOP

En su escrito de observaciones, el MOP solicitó el rechazo íntegro de las recomendaciones pretendidas, sosteniendo que:²

1. La naturaleza del contrato de concesión y la distribución de riesgos acordada en él radican en la Concesionaria el riesgo de variación de precios de los insumos durante la Etapa de Construcción.
2. La indemnización reclamada es contractualmente improcedente, ya que las pretensiones carecen de fundamento normativo y de sustento en los principios jurídicos invocados (buena fe, conmutatividad, equilibrio económico-financiero).
3. El fundamento económico presentado por la Concesionaria carece de imparcialidad, independencia y sustento técnico.
4. Colaboró de buena fe, autorizando las ampliaciones de plazo de construcción solicitadas con ocasión de la pandemia, e invocó como precedentes las Recomendaciones D01-2021-11, D07-2023-18 y D05-2024-12, que rechazaron pretensiones análogas.

RECOMENDACIÓN DEL PANEL TÉCNICO

El Panel recomendó desestimar la revisión de las condiciones económicas del contrato, por ser improcedente. Sus conclusiones fueron, en síntesis, las siguientes:³

1. Reconoce que durante el período de construcción hubo aumentos de precios de insumos vinculables a la emergencia sanitaria del Covid-19 y sus efectos, pero, sobre la base de la evidencia histórica de la evolución de precios entre 1990 y 2026, desvirtúa el carácter imprevisible del alza invocada.
2. Reafirma el predominio del artículo 22 N°2 de la Ley de Concesiones, que radica el riesgo de costos de construcción en el concesionario, sin que el alza de precios constituya una excepción a dicha regla. El ámbito de los artículos 44 letra d) y 71 del Reglamento y el artículo 1.8.14 de las bases de licitación ("BALI") no se restringe a la etapa de explotación, pero esa aplicabilidad no desplaza ni modifica la regla general de distribución de riesgos.
3. Las renunciadas otorgadas por la Concesionaria con ocasión de las ampliaciones de plazo se refieren a hechos distintos, por lo que el alza de insumos no forma parte de ellas.
4. No hay lesión a la conmutatividad del contrato, ni cabe emplear la buena fe para modificar el contenido de normas legales y obligaciones pactadas. La Concesionaria no tiene garantizado en todo instante el equilibrio económico-financiero del contrato, no existiendo una obligación de la autoridad concedente al respecto.

¹ Escrito de Discrepancia de Sociedad Concesionaria Aeropuerto del Sur S.A., discrepancia D07-2026-11, de 10 de junio de 2026, secciones III, IV y VII.

² Observaciones del Ministerio de Obras Públicas a la discrepancia D07-2026-11, de 30 de junio de 2026, capítulo II («Razones para rechazar la discrepancia»).

³ Recomendación del Panel Técnico de Concesiones en la discrepancia D07-2026-11, de 7 de agosto de 2026, capítulos 10 («Conclusiones») y 11 («Recomendación»).

5. La metodología de valorización del Decreto MOP N°177/2022 no es aplicable a las concesiones y, aun admitiéndola, los factores de incidencia utilizados no corresponden al tipo de obra de la terminal de pasajeros de El Tepual.

La Recomendación fue suscrita, sin votos de minoría, por los panelistas Raúl Erazo Torricelli (presidente), Hugo Vera Vengoa (vicepresidente), Daniela Gorab Sabat, Aldo González Tissinetti y Maximiliano Wild Kosterlitz.

03. MEJORAMIENTO RUTA NAHUEL BUTA (D08-2026-23), DE 10 DE AGOSTO DE 2026

ARGUMENTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A. reclamó una compensación de UF 259.138 por el alza extraordinaria de los materiales de construcción (asfalto, acero y combustibles) entre abril de 2021 y octubre de 2025, que calificó de caso fortuito que rompió el equilibrio económico-financiero del contrato. El monto de ese sobre costo, según sostuvo, equivaldría al 64% del sobreprecio total pagado.

De forma similar al caso anterior, la Concesionaria fundó su pretensión en la conmutatividad y causa del contrato, así como en su carácter de contrato de tracto sucesivo y los efectos del caso fortuito. Argumentó que el riesgo del contratista tiene su límite en la oferta presentada, y que el artículo 22 N°2 de la Ley de Concesiones tendría un alcance restringido si se interpreta de forma sistémica con la buena fe contractual, el deber de colaboración, y en el equilibrio económico-financiero, así como en la necesidad de evitar el enriquecimiento sin causa del Fisco. En subsidio de la compensación, solicitó que el MOP negociara de buena fe la forma de restablecer el equilibrio del contrato (artículos 1.8.3 y 1.14.3 de las BALI).⁴

ARGUMENTOS DEL MOP

En su escrito de observaciones, el MOP solicitó el rechazo de la discrepancia en todas sus partes, sosteniendo, en síntesis:⁵

1. Que, por la naturaleza del contrato de concesión y la distribución de riesgos acordada, los riesgos de variación de costos radican en la Concesionaria. Luego, la indemnización reclamada es contractualmente improcedente, ya que los hechos alegados no corresponden a los casos en que se permite aplicar una regla distinta de la del artículo 22 N°2 de la Ley de Concesiones, y no se cumplen los requisitos de la responsabilidad civil contractual. Por último, señala que las pretensiones carecen de fundamento normativo, sin que los principios invocados alteren la asignación contractual de riesgos.
2. La pretensión carece de fundamento técnico-económico, y apuntó que el informe técnico acompañado por la Concesionaria carecería de imparcialidad, independencia y sustento técnico.

RECOMENDACIÓN DEL PANEL TÉCNICO

El Panel recomendó desestimar las solicitudes de la Sociedad Concesionaria, concluyendo:⁶

1. Se reconoce que, durante la pandemia y con ocasión de acontecimientos bélicos de relevancia mundial, ciertos materiales e insumos experimentaron aumentos de precio relevantes, coincidentes con la etapa de construcción del contrato. Pero, analizando la evidencia histórica de más de tres décadas, constata que los insumos de construcción han experimentado de manera recurrente episodios de alzas significativas que superan con creces la evolución del IPC, lo que impide reconocer un fenómeno imprevisible en este caso.
2. La pretensión de resguardo permanente de la equivalencia entre ingresos y costos equivale a exigir la garantía de un determinado nivel de rentabilidad, lo que no resulta válido a la luz de las BALI y de la Ley de Concesiones.

⁴ Escrito de Discrepancia de Sociedad Concesionaria Ruta Nahuelbuta S.A., discrepancia D08-2026-23, de 11 de junio de 2026, secciones IV y VI.

⁵ Observaciones del Ministerio de Obras Públicas a la discrepancia D08-2026-23, de 2 de julio de 2026, capítulo II («Razones para rechazar la discrepancia»).

⁶ Recomendación del Panel Técnico de Concesiones en la discrepancia D08-2026-23, de 10 de agosto de 2026, capítulos 10 («Conclusiones») y 11 («Recomendación»).

- 3.El artículo 22 N°2 de la Ley de Concesiones predomina sobre las demás normas y es inequívoco en cuanto a que el riesgo de construcción recae en el concesionario, sin que concurra ninguna de las hipótesis excepcionales previstas en la ley, independiente de la intensidad o magnitud del alza. Por su parte, el artículo 44 letra d) del Reglamento y el artículo 1.8.3 letra d) de las BALI son válidos y aplicables en todas las etapas del contrato, pero esa aplicabilidad amplia no desplaza la regla general de distribución de riesgos en la etapa de construcción.
- 4.La conmutatividad, la buena fe y la frustración del fin del contrato no pueden actuar sobre las normas expresas que asignan los riesgos del contrato.

La Recomendación fue suscrita sin votos de minoría por los panelistas Raúl Erazo Torricelli (presidente), Hugo Vera Vengoa (vicepresidente), Daniela Gorab Sabat, Aldo González Tissinetti y Maximiliano Wild Kosterlitz.

04. CONCESIÓN RUTAS DEL LOA — SECTOR B (D09-2026-12), DE 26 DE AGOSTO DE 2026

ARGUMENTOS DE LA SOCIEDAD CONCESIONARIA

Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A. reclamó una compensación de UF 921.588,69 por los perjuicios sufridos al verse impedida de ejecutar las obras del Sector B, que corresponde al Valle de Yalquincha, entre abril de 2022 y octubre de 2025, a raíz de la oposición de comunidades indígenas a la construcción, y de la suspensión formal de las obras dispuesta por la autoridad, invocando el artículo 19 de la Ley de Concesiones.

La Concesionaria sostuvo que la oposición de las comunidades, que incluyó actos de violencia contra sus trabajadores, escapó por completo a su control y esfera de riesgo. Señaló que, pese a las reiteradas solicitudes de resguardo formuladas al MOP, el Estado no proporcionó la fuerza pública necesaria para evitar los problemas. A mayor abundamiento, se presentó un recurso de protección por esas comunidades por temas ambientales, que, a pesar de ser finalmente rechazado en sede de apelación por la Corte Suprema, produjo que la obra estuviera, de facto, suspendida por un largo tiempo. Luego, el MOP suspendió formalmente las obras del Sector B. Esa modificación unilateral del contrato por razones de interés público haría aplicable el régimen compensatorio del artículo 19 de la Ley de Concesiones. Solicitó que se reconocieran, calculadas al 31 de octubre de 2025, partidas por costos directos (acero acopiado, UF 31.567; amortización de planta de asfalto y equipos, UF 37.290,49) y por gastos generales de construcción y de la propia Concesionaria durante la sobrestadía y la continuidad de la suspensión.⁷

ARGUMENTOS DEL MOP

En su escrito de observaciones, el MOP solicitó el rechazo íntegro de la discrepancia, sosteniendo, en síntesis:⁸

- 1.El contrato asignó expresamente a la Concesionaria el riesgo ambiental y territorial del proyecto, lo que fue ratificado en las Circulares Aclaratorias. Además, se trataba de un problema que era conocido desde un comienzo, por ende, el conflicto social sería de su responsabilidad. Esto, además, en su estimación, habría sido confirmado por la sentencia de la Corte Suprema.
- 2.Las alegaciones de la Concesionaria implicarían una especie de falta de servicio por parte del Estado, lo que no es de competencia del Panel Técnico de Concesiones.
- 3.La Concesionaria construyó un relato parcial de los hechos para sostener una supuesta paralización de facto, ya que el MOP mantuvo una actuación permanente dirigida a la continuidad de las obras.
- 4.La suspensión del Sector B no paralizó la ejecución del contrato ni generó una estructura improductiva indemnizable; el incremento de dotación posterior a la suspensión sería incompatible con una estructura en sobrestadía. Por ende, los actos administrativos que regularon la suspensión y reanudación del Sector B no importaron reconocimiento de perjuicios indemnizables, ni modificación de las condiciones económicas del contrato.

⁷ Escrito de Discrepancia de Ruta del Loa Sociedad Concesionaria S.A., discrepancia D09-2026-12, de 25 de junio de 2026, secciones III a VII.

⁸ Observaciones del Ministerio de Obras Públicas a la discrepancia D09-2026-12, de 20 de julio de 2026, capítulos I a IV.

RECOMENDACIÓN DEL PANEL TÉCNICO

El Panel acogió parcialmente la discrepancia, estableciendo doctrina relevante en varios temas:

1. En primer término, se desestimó la cuestión de incompetencia planteada por el MOP, precisando que, si bien se abstendría de calificar la existencia de una falta de servicio, sí es de su competencia pronunciarse sobre el cumplimiento de las obligaciones contractuales, legales y reglamentarias de las partes durante la suspensión de las obras del Sector B, incluida la procedencia de las compensaciones reclamadas. En cuanto a los hechos, el Panel advirtió que la suspensión de facto alegada no fue total durante todo el período señalado por la concesionaria, puesto que entre abril de 2022 y abril de 2023 el avance acumulado del Sector B creció; la paralización total y efectiva del sector fue tal solamente desde mayo de 2023.
2. Asimismo, evidenció que el MOP demoró dos años y tres meses en dictar el acto administrativo que alzó la suspensión (Decreto Supremo MOP N°13, de 13 de abril de 2026), en circunstancias que la Resolución DGC N°78/2023 comprometía su dictación en 90 días hábiles desde que quedara firme la sentencia de la Corte Suprema. Esta demora fue calificada expresamente como carente de causa plausible, y, además, excesiva.
3. Respecto al conflicto social, señaló que las bases de licitación le asignaban una obligación de medios a la Concesionaria, y estimó que la Concesionaria empleó la debida diligencia en su gestión social y de relacionamiento comunitario, por lo que no habría faltado a esa obligación.
4. Concluyó también que la falta de plena disposición del terreno —obligación natural del mandante en un contrato de construcción— se enmarca en el derecho establecido en el artículo 22 N°3 de la Ley de Concesiones, ya que, aunque los terrenos se entregaron, el Estado no pudo asegurar su acceso y uso pacífico, lo que obligó a la Concesionaria a trabajar en condiciones que no le permitían avanzar.
5. Además, la prolongación de la suspensión formal más allá del plazo fijado por la propia Administración sería una modificación por razones de interés público, compensable conforme al artículo 19 inciso 3° de la ley. Sin embargo, consideró que existió un período de la suspensión que no sería compensable, puesto que estaría amparado por una renuncia otorgada por la Concesionaria (Carta RdL MOP N°878/2023) en el marco de la suspensión formalizada por la autoridad.
6. En materia probatoria, reiteró su criterio exigente sobre acreditación de costos indirectos (según la recomendación D12-2023-12), y rechazó la tarifa mensual uniforme de UF 16.791 por carecer de respaldo contractual y verificable, así como los gastos generales de administración de la propia Concesionaria, y descartó que la amortización contable de planta y equipos constituya daño económico. En concreto, **recomendó**:
 - Compensar los gastos generales adicionales de construcción derivados de la suspensión de las obras del Sector B en tres períodos: (i) del 22-04-2022 al 30-04-2023, siempre que se acredite paralización de obras en el Sector B o parte de él; (ii) del 01-05-2023 al 31-08-2023, por la paralización total del sector (invocando el artículo 22 N°3); y (iii) del 23-05-2024 al 31-10-2025, dentro de la suspensión formal (invocando el artículo 19 inciso 3°).
 - Condicionar las compensaciones a la entrega de antecedentes objetivos y verificables que demuestren la existencia y valorización de los costos incrementales, su necesidad o inevitabilidad y la imposibilidad de reasignación eficiente de recursos.
 - Compensar los mayores costos directos asociados a la pérdida de material (acero) debida a la suspensión, igualmente sujetos a acreditación.

OPINIONES DE MINORÍA

Del miembro del panel Hugo Vera Vengoa: concurre con la mayoría en lo sustancial, pero estima que el período compensable debe ser el lapso íntegro mayo 2023 a octubre 2025, puesto que la renuncia de la Concesionaria a accionar no puede producir efectos extintivos, al no haber sido otorgada libremente, sino impuesta unilateralmente por el MOP en el marco de una modificación por interés público, invocando la buena fe contractual y la doctrina de los actos propios.

Del miembro del panel Daniela Gorab Sabat: disiente de la procedencia de compensaciones durante la suspensión de facto (abril 2022 a agosto 2023), puesto que, en su estimación, tratándose de un riesgo de gestión social asignado contractualmente a la Concesionaria, y siendo el relacionamiento comunitario una obligación de medios que exige un enfoque preventivo y temprano, la Concesionaria no acreditó gestiones suficientes anteriores a octubre de 2021, evidenciando un enfoque reactivo y tardío.

05. NUEVA DISCREPANCIA – RELICITACIÓN CONCESIÓN CAMINO NOGALES – PUCHUNCAVÍ

Sociedad Concesionaria Nuevo Camino Nogales-Puchuncaví S.A. sometió al PTC, el 11 de agosto de 2026, una discrepancia (rol D10-2026-20) sobre requerimientos de obras adicionales y mayores obras formulados por el Inspector Fiscal como requisito para aprobar los Proyectos de Ingeniería de Detalle (PID) de la obra “Relicitación Concesión Camino Nogales – Puchuncaví”.⁹

La controversia comprende dos capítulos: primero, sobre las obras adicionales exigidas en el By Pass Puchuncaví, cuyos sobrecostos cuantifica en UF 60.611,11; y, segundo, en el aumento de longitud de las estructuras del Puente Pucalán, exigido por sobre los estándares técnicos de los Antecedentes Referenciales, que califica de modificación de proyecto, cuyo costo de construcción cuantifica en UF 33.766, más ingeniería, conservación y administración.

La Concesionaria sostiene que el contrato de concesión fija el contenido y alcance de su obligación de desarrollar la ingeniería en un doble sentido: por un lado, determina cuáles son las obras que deben incluirse en el PID y, por el otro, establece los criterios técnicos conforme a los cuales tales obras deben diseñarse.

A su juicio, el MOP vulneró ambos límites al condicionar la aprobación del PID a la inclusión de obras no previstas en el contrato y al exigir para el Puente Pucalán una longitud que excede los Antecedentes Referenciales. Invoca la fuerza obligatoria de los contratos, la buena fe, el equilibrio económico, la conmutatividad y la prohibición del enriquecimiento sin causa, citando en apoyo recomendaciones anteriores del Panel.

En definitiva, solicita que el Panel recomiende que se trataron de obras adicionales, que deben ser compensadas en sus montos, además de que se recomiende que el MOP y la Concesionaria convengan una modificación contractual que dé cuenta de las obras adicionales y del cambio de proyecto, estableciendo el monto y forma de pago de las compensaciones.

Al cierre de este reporte no se han presentado las correspondientes observaciones del MOP. La audiencia pública se celebrará el 8 de septiembre de 2026.¹⁰

06. PANORAMA ESTADÍSTICO DEL PANEL TÉCNICO DE CONCESIONES

Al 31 de agosto de 2026, el Panel registra un total de 116 discrepancias en sus once años de operación, tras el ingreso de D10-2026-20. Con las tres Recomendaciones emitidas en agosto, 114 discrepancias cuentan con recomendación, una se encuentra en trámite y una permanece 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:

ROL	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

⁹ Escrito de Discrepancia de Sociedad Concesionaria Nuevo Camino Nogales-Puchuncaví S.A., discrepancia D10-2026-20, de 11 de agosto de 2026, secciones I, II y V.

¹⁰ Resolución Programa de Trabajo del Panel Técnico de Concesiones, discrepancia D10-2026-20, de 18 de agosto de 2026 (Sesión Especial N°60/2026).

ROL	CONCESIÓN	F. INGRESO	ESTADO OFICIAL	OBSERVACIONES
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	Terminada	REC 7 agosto 2026
D08-2026-23	Mejoramiento Ruta Nahuelbuta	11-06-2026	Terminada	REC 10 agosto 2026
D09-2026-12	Rutas del Loa	25-06-2026	Terminada	REC 26 agosto 2026
D10-2026-20	Camino Nogales - Puchuncaví	11-08-2026	En trámite	AP fijada: 08-09-2026

DISCREPANCIAS — VOLUMEN, TENDENCIA TEMPORAL

AÑO	DISCREPANCIAS
2015	1
2016	12
2017	9
2018	11
2019	7
2020	15
2021	7
2022	8
2023	16 (récord histórico)
2024	7
2025	13
2026 (al 31-08)	10
TOTAL	116

DISCREPANCIAS — CONCENTRACIÓN POR CONTRATO

La distribución de las discrepancias no es uniforme: cinco contratos acumulan aproximadamente el 44% del total de las discrepancias ingresadas al PTC.

CONTRATO	NÚMERO DE DISCREPANCIAS	% TOTAL
Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (AMB)	18	15,5%
Hospital Antofagasta	10	8,6%
Autopista Concepción - Cabrero	8	6,9%
Rutas del Loa	8	6,9%
Ruta 5 Norte La Serena - Vallenar	7	6%
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	3,4%
Aeropuerto Carriel Sur Concepción	4	3,4%
Otros 23 contratos	40	34,5%
TOTAL (33 contratos con discrepancias)	116	100%

Nota: los porcentajes están redondeados a un decimal, por lo que su suma puede diferir marginalmente de 100%.

DISCREPANCIAS — DISTRIBUCIÓN POR TIPO DE INFRAESTRUCTURA

TIPO DE INFRAESTRUCTURA	DISCREPANCIAS	PORCENTAJE
Rutas y Autopistas	50	43,1%
Aeropuertos	34	29,3%
Hospitales / Salud	19	16,4%
Otros (complejo fronterizo, puentes, embalses)	13	11,2%
TOTAL	116	100,0%

DISCREPANCIAS — POR MATERIA Y PERÍODO

El ingreso de D10-2026-20 trata de sobrecostos por instrucciones del Inspector Fiscal. Las tres recomendaciones de agosto, por su parte, zanjaron dos discrepancias de equilibrio económico-financiero por alza sobreviniente de insumos (D07-2026-11 y D08-2026-23) y una de suspensión de obras con perjuicios imputables al Fisco (D09-2026-12).

CATEGORÍA DE MATERIA	2020	2021	2022	2023	2024-2025	2026
Sobrecostos / Instrucciones Inspector Fiscal (IF)	5	2	3	4	6	4
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	14

Nota: la clasificación por materias admite que una discrepancia aporte a más de una categoría, por lo que los totales de esta tabla no coinciden necesariamente con el número de discrepancias ingresadas cada año.

Fuente: información disponible en www.panelconcesiones.cl, al 31 de agosto de 2026.

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

ALEXANDER KLIWADENKO
SOCIO



akliwadenko@aylwin.cl



AYLWINMATT A.CL