

Santiago, 22 de febrero de 2026

Señora Dorothy Pérez  
Contralora General de la República  
Presente

**Asunto: Responsabilidad del MOP en las consecuencias del reciente siniestro del camión de Gasco en comuna de Renca.**

En 2022, mediante el oficio N° E189810, la Contraloría General de la República entregó a la Dirección General de Concesiones (DGC) del MOP el Informe Final de Investigación Especial N° 87, de 2020, sobre el desarrollo "PID Obras Tramo 6", correspondiente a la modificación del contrato de concesión "Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente, Av. El Salto-Ruta 78", desarrollada en esa dirección, razón por la cual le solicitamos a usted que se analice la responsabilidad de la DGC y de la Dirección de Vialidad en el diseño del proyecto de General Velásquez y que se vuelva a revisar la situación de la extensión de la autopista Costanera Norte y otras autopistas, a la luz del terrible accidente que acabamos de presenciar.

Esa investigación se originó como consecuencia de una serie de denuncias referidas, entre otros asuntos, al incumplimiento de la normativa del Manual de Carreteras del propio MOP por parte de la DGC, en relación con el ancho mínimo de la separación que por seguridad debe existir entre las calzadas de una autopista. Esa separación se denomina mediana y debe incluir las barreras de contención necesarias para evitar que se produzcan colisiones con vehículos que se desplacen en sentido contrario.

El decreto del MOP que autorizó en 2016 la modificación de la autopista Vespucio Norte, señala que el proyecto debía utilizar la plataforma existente, ocupando la mediana y bandejones laterales, y los espacios disponibles adyacentes a las calles locales; y que en los casos que sea necesario se deberá considerar la ampliación de la sección lateral existente, pero siempre minimizando las expropiaciones.

Según el Manual de Carreteras la mediana debe tener como mínimo 6 metros de ancho para vías diseñadas para 100 km/h o más. Pero en el caso de la ampliación de Vespucio Norte, la DGC había autorizado un diseño con una mediana de 2 metros, con solo una barrera de contención de hormigón como única separación para calzadas de cuatro pistas donde los vehículos podrán circular a altísimas velocidades, aumentando el riesgo de colisiones y la gravedad de sus consecuencias en las personas y los bienes. Los postes de alumbrado se ubicarían en el mismo espacio donde se instalaría la barrera de hormigón. Es importante

mencionar que el ancho de la mediana se mide entre las líneas demarcadas al costado izquierdo de las calzadas.

Esa separación de las calzadas autorizada por la DGC es una consecuencia directa de la exigencia de minimizar las expropiaciones establecida en el decreto de 2016 que autorizó la modificación de la autopista.

En el citado Informe Final de Investigación Especial se menciona: *"Además, se indica (en las denuncias) que al proyectar una mediana tan angosta, se genera un alto riesgo de que en un accidente, un vehículo pesado a alta velocidad traspase la mediana o bien se vuelque, al golpear la barrera de hormigón que se propone de separación de las vías de circulación en sentido contrario, y como resultado de eso, caiga en la calzada opuesta generando un accidente de gravedad"*.

Recordemos esto para lo que se dice más adelante en esta nota.

Ante el requerimiento de la Contraloría, el Inspector Fiscal de Explotación de Vespucio Norte señaló que las disposiciones del Manual de Carreteras aplicarían para proyectos de nuevos trazados, y no para proyectos existentes con antigua data, como sería el caso de la especie. Buen momento para recordar que a principios de los 2000, la DGC burló el sistema de evaluación de impacto ambiental argumentando que Vespucio Sur no era una autopista sino que una autovía, hecho burlesco denunciado por nuestra fundación en la Contraloría, y que eso eximía al proyecto de concesión de esa vía de realizar un Estudio de Impacto Ambiental. Ese ardid fue objetado por la Contraloría usando la definición de autopista de la RAE: "carretera con calzadas separadas para los dos sentidos de la circulación, cada una de ellas con dos o más carriles, sin cruces a nivel", al no estar definido el término "autopista" en la ley 19.300 en esa época. En el caso de Vespucio Norte la situación es más grotesca pues nunca se realizó el respectivo Estudio de Impacto Ambiental.

Finalmente, en el caso de la auditoría a la modificación de Vespucio Norte la Contraloría concluyó que el proyecto de la DGC *"no se ajustaba a lo establecido en el numeral 3.302.501 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, documento aplicable en el desarrollo de la aludida modificación; y que si bien, la regulación propia de la modificación del contrato de concesión estableció, a nivel conceptual, un perfil tipo para dar cabida a parte de las obras contempladas en esta modificación, que contemplaban la utilización de la referida mediana, la misma debía ser validada, y su solución definitiva tendría que ser entregada por el contratista, previa confirmación de la Dirección de Vialidad, DV, atendido que en el citado Manual de Carreteras se establecía la posibilidad adoptar criterios de diseños distintos a los consignados en él, lo que debía ser autorizado por esa dirección"*.

Ante esto, la DGC propuso una solución para la mediana con doble barrera alta de hormigón construida *in situ*, de mayor resistencia, pero con un ancho del orden de 3 metros, menor a lo indicado en el Manual de Carreteras. La Dirección de Vialidad, sin ningún análisis técnico serio, aprobó esa solución y eso es lo que recientemente se construyó en la autopista Vespucio Norte entre la Ruta 68 y Los Mares.

¿Por qué mencionamos este caso ahora?, porque la mediana en la autopista General Velásquez donde ocurrió el terrible accidente el pasado 19 de febrero tampoco cumpliría los estándares del MOP señalados en el Manual de Carreteras en relación con el ancho de la mediana y las barreras de contención.

En ese lugar la mediana está compuesta por barreras New Jersey que son bloques prefabricados de hormigón de 2 metros de largo que se ensamblan unos con otros con uniones macho-hembra, que en nuestro país han mostrado que no resisten el impacto de vehículos pesados. Como muestra de la baja resistencia de los New Jersey frente al impacto de vehículos pesados, vale la pena revisar el siguiente *link* donde se reportó hace cuatro años un accidente en Vespucio Norte donde las barreras New Jersey instaladas en la mediana no lograron contener a un camión que luego invadió la calzada contraria:

#### [Noticia accidente Vespucio Norte](#)

Los videos mostrarían que el camión de Gasco volcó en una curva y se arrastró y las barreras New Jersey al parecer cedieron con el impacto y eso eventualmente permitió que el camión invadiera la calzada contraria colisionando con un camión que circulaba en sentido contrario, lo que habría obligado a otros vehículos de esa calzada a detenerse ante el riesgo de también ser impactados por los camiones que colisionaron.

Si la mediana hubiese tenido barreras más resistentes, preparadas para el impacto de los vehículos pesados que masivamente usan General Velásquez, junto con un ancho mayor, posiblemente se habría logrado contener al camión de Gasco, evitando que invadiera la calzada contraria. En ese caso los conductores de esa otra calzada habrían seguido circulando y eventualmente podrían haber escapado o logrado alejarse lo suficiente para recibir heridas menos graves. A la fecha tenemos seis fallecidos y más de una decena de personas siguen en riesgo vital.

La dinámica exacta de los eventos debe ser establecida por los organismos competentes, pero todo indicaría que la autopista General Velásquez no tiene medidas de seguridad vial acordes a la circulación de vehículos pesados a alta velocidad e incluso podrían existir incumplimientos de la normativa del Manual de Carreteras o eventualmente falta de servicio de la DGC pues la ley de concesiones le permite modificar los proyectos de concesión para incrementar los niveles de

servicio y estándares técnicos, o por razones de interés público, como sería haber incrementado la seguridad vial de la autopista en los cerca de 20 años que lleva operando. La mayor inversión se financia fácilmente extendiendo el plazo de las concesiones.

Actualmente está en la etapa inicial de construcción la autopista que dará continuidad a la Costanera Norte hasta la Ruta 78. Originalmente, el proyecto se propuso con una mediana ancha, doble barrera de hormigón y calzadas de dos pistas, pero la DGC autorizó ampliar las calzadas agregando dos pistas que ocupan parte importante de la mediana. En ese sector de Pudahuel y Maipú es frecuente la neblina en invierno y por allí circularán camiones desde o hacia el puerto de San Antonio, que con tres pistas podrán circular a altas velocidades. El resultado nuevamente es un diseño vial que no brindaría suficiente seguridad ante siniestros como el relatado, que son muy poco frecuentes, pero de una gravedad tal que provocan invaluable pérdidas humanas que podrían evitarse o reducirse.

Todos sabemos que la ley le asigna responsabilidad al Estado e incluso a los funcionarios por los daños que causen los órganos de la Administración en el ejercicio de sus funciones y por ello, como concedores de las falencias que se producen en la institucionalidad, nos hemos dirigido a la Contraloría con el fin de que investigue esta luctuosa situación y se revise nuevamente el caso de la extensión de Costanera Norte antes de que se tengan hechos consumados.

Atentamente,



Patricio Herman Pacheco  
Fundación Defendamos la Ciudad  
Luz 2889, depto. 34, Las Condes