

Pudahuel, 28 de abril de 2022

Señor
Ítalo Bravo Lizana
Alcalde
I. Municipalidad de Pudahuel
Presente

Ante los hechos de hoy en la Ruta 68, cumpla con informarle que el proyecto de mejoramiento y ampliación de la autopista Vespucio Norte que generó ese intento de desalojo no está debidamente aprobado según la investigación que realizó la Contraloría General de la República. El organismo de fiscalización concluyó que se requiere el *“pronunciamiento técnico de la Dirección de Vialidad en relación con la solución propuesta en el ‘PID Obras Tramos 6’ para la mediana que se materializará a partir de esta modificación del contrato de concesión, y requerir los ajustes que correspondan”*. Los detalles puede revisarlos aquí:

<https://www.contraloria.cl/pdfbuscador/auditoria/2f74cda579eb890bd758574621eb4e0d/html>

La prudencia y la responsabilidad que tiene el Estado y sus funcionarios deberían obligar a la Dirección de Vialidad a rechazar la solución propuesta puesto que implica un considerable riesgo de accidentes de tránsito al conformar una mediana angosta que no cumple la indicación del Manual de Carreteras del MOP, lo que impediría continuar con el proyecto de mejoramiento y ampliación de Vespucio Norte. En ese sentido, la Contraloría General de la República entregó a la Dirección General de Concesiones las presentaciones que realicé referidas a ese riesgo de accidentes, para sean consideradas en ese pronunciamiento técnico, y éstas fueron remitidas a la Unidad de Auditoría Interna de esa dirección según se me informó frente a la consulta que realicé el 28 de marzo bajo el código AM001W0087847, le entrego copia de esos documentos.

Le pido que considere estos antecedentes en las acciones que realice el municipio para exigir el cumplimiento de la ley en nuestra comuna.

Se despide atentamente,



Gisela Vila
Concejal
Ilustre Municipalidad de Pudahuel
+56224407300 anexo 8208
Cel +56992262797



CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PÚBLICAS Y EMPRESAS
UNIDAD DE OBRAS PÚBLICAS

DMOE. N° : 151/2022
 REFS. N°s : W005906/2022
 W006177/2022

REMITE PRESENTACIONES QUE SE
 INDICA.

SANTIAGO, 16 de febrero de 2022

Mediante oficio N° E189810, de 2022, este Organismo de Control remitió a esa Dirección General de Concesiones de Obras Públicas, el Informe de Investigación Especial N° 87, de 2020, sobre el desarrollo del "PID Obras Tramo 6", correspondiente a la modificación del contrato de concesión "Sistema Américo Vespucio Nor-Poniente, Av. El Salto – Ruta 78".

En dicho contexto, atendido lo solicitado en el Anexo "Estado de Observaciones del Informe Final de Investigación Especial N° 237, de 2020", se remiten las presentaciones efectuadas por la señora Gisela Vila Ruz, a objeto de que se tengan presente en el requerimiento formulado para subsanar la observación N° 1, del acápite I, de la referida investigación especial.


Asimismo, se solicita que dé respuesta en forma directa a la requirente en los aspectos de competencia de esa Dirección, remitiendo copia de la misma a esta Entidad de Fiscalización.

Saluda atentamente a Ud.,

A LA SEÑORA
DIRECTORA GENERAL DE CONCESIONES DE OBRAS PÚBLICAS
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
PRESENTE

DISTRIBUCIÓN

- Auditoría Interna de la Dirección General de Concesiones de Obras Públicas del MOP.
- A la señora Gisela Vila Ruz, gisela.vila@abbottmedio.cl.
- UTCE del Departamento de Medio Ambiente, Obras Públicas y Empresas.

Firmado electrónicamente por:		
Nombre	LORETO VALENZUELA TORRES	
Cargo	JEFA DEL DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE DEL DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE, OBRAS PUBLICAS Y EMPRESAS. POR ORDEN DEL CONTRALOR	
Fecha firma	16/03/2022	
Código validación	hRNQbq1iy	
URL validación	https://www.contraloria.cl/validardocumentos	

Pudahuel, 6 de marzo de 2022

Señora
Loreto Valenzuela Torres
Jefe Depto. Medio Ambiente, Obras Públicas y Empresas
Contraloría General de la República
Presente

En relación con el Informe de Investigación Especial N° 87/2020, entrego a Ud. un antecedente relevante en relación con la conclusión de ese informe sobre el incumplimiento del ancho mínimo de la mediana en el proyecto de ampliación a cuatro pistas de la Autopista Vespucio Norte Express.

En el siguiente enlace se describe un accidente de tránsito ocurrido el 4 de marzo recién pasado donde un camión tolva cargado con arena chocó y destruyó un tramo de la barrera de hormigón que separa las calzadas de la vía expresa de Vespucio Norte Express, para finalmente volcarse y generar una colisión entre vehículos que circulaban por la otra calzada:

<https://www.biobiochile.cl/noticias/nacional/region-metropolitana/2022/03/04/grave-accidente-multiple-en-vespucio-norte-un-camion-termino-al-otro-lado-de-la-autopista.shtml>

En el video incluido en la nota se muestra con claridad la gravedad de la situación. La siguiente imagen muestra la barrera de contención destruida.



En la zona poniente de Santiago circula gran cantidad de camiones que transportan pesadas cargas y dada la velocidad máxima permitida en la autopista Vespucio Norte Express (100 km/h), ninguna

barrera de hormigón puede evitar que esos vehículos frente a una maniobra accidental, choquen y destruyan la barrera (por la enorme energía cinética que poseen dada su masa y velocidad) y colisionen a vehículos que circulan en dirección contraria a alta velocidad confiados en que se desplazan por una vía unidireccional, configurando un accidente donde muchas personas pueden fallecer o resultar con secuelas de por vida.

El accidente del 4 de marzo es una evidencia irrefutable de que una barrera de contención de hormigón como las instaladas en Vespucio Norte Express no es capaz de contener un camión tolva cargado con arena, menos podrá hacerlo con un camión que tenga un peso total cercano al límite de 45 toneladas que admite la normativa nacional.

Aunque la barrera de contención no se destruya, los camiones de grandes dimensiones pueden volcarse al golpear la barrera a gran velocidad y caer total o parcialmente en la calzada opuesta, el vehículo o su carga, dada la pequeña separación existente entre ellas en diversos tramos de Vespucio Norte Express y en la situación que se proyecta entre la Ruta 68 y Los Mares, obra recientemente adjudicada.

Al tener una mediana ancha y doble barrera de contención se reduce efectivamente la probabilidad de que ocurran esas colisiones frontales o la invasión de la calzada contraria por vehículos o por la carga transportada.

La decisión de la Contraloría General de la República de solicitar que la Dirección de Vialidad se pronuncie técnicamente sobre el diseño de la mediana para la ampliación a cuatro pistas de Vespucio Norte Express y eventualmente autorice el incumplimiento de la separación mínima de 6 m, resultará en una autorización que no podrá ser objetada administrativamente al haber sido considerada por la Contraloría una decisión que está dentro de las atribuciones que tiene esa dirección.

En nuestro país no existe una instalación para realizar pruebas de resistencia de esas barreras y en consecuencia cualquier argumento técnico que utilice la Dirección de Vialidad será puramente teórico, basado en experiencias de otros países donde además posiblemente se aplican procedimientos más exigentes para asegurar que la instalación en terreno de las barreras se haga como corresponde.

Por otra parte, la Dirección de Vialidad no es un organismo autónomo dentro del Ministerio de Obras Públicas y probablemente tomará una decisión favorable al proyecto de ampliación de Vespucio Norte Express con mediana menor a 3 m en base principalmente a criterios económicos, que permitirá en definitiva cumplir compromisos adquiridos hace años por la Dirección General de Concesiones con la sociedad concesionaria y recientemente con la empresa que se adjudicó la construcción del proyecto de ampliación entre la Ruta 68 y Los Mares.

En el informe de la investigación especial, el MOP declara que ha tenido una buena experiencia utilizando medianas angostas, pero eso ha sido así solamente porque los accidentes son eventos poco probables. El caso descrito en esta presentación estuvo a punto de generar un accidente con gravísimas consecuencias, pero inevitablemente ese tipo de accidentes ocurrirá en Vespucio Norte Express, con mayor probabilidad en el tramo que se pretende ampliar pues esa mejora inducirá la circulación de los vehículos a mayor velocidad.

Pido que estos argumentos sean entregados a la Dirección de Vialidad para que se consideren en el pronunciamiento técnico solicitado por la Contraloría y se me informe sobre esa gestión con el propósito de disponer de un registro formal para reclamar la eventual responsabilidad frente a accidentes como los descritos en esta presentación que ocurran en el futuro, tanto del Estado como de los funcionarios involucrados por aplicación del artículo 4º de la ley Nº 18.575.

Por último, solicito a la Contraloría General de la República que a la brevedad se pronuncie sobre la denuncia W003368/2021 pues en caso de existir elusión al SEIA, el proyecto en Vespucio Norte Express solo podrá ejecutarse una vez que obtenga la correspondiente Resolución de Calificación Ambiental favorable. Al respecto informo a Ud. que las obras del proyecto ya se iniciaron, según se muestra a continuación:

<https://www.tropezon.cl/2022/02/vecinos-y-autoridades-exigen-participacion-ciudadana-en-inicio-de-trabajos-por-ampliacion-autopista-vespucio-norte/>

Se despide atentamente,



Gisela Vila
Concejal
Ilustre Municipalidad de Pudahuel
+56224407300 anexo 8208
Cel +56992262797

gisela.vila@abbottmedios.cl

Pudahuel, 8 de marzo de 2022

Señora
Loreto Valenzuela Torres
Jefe Depto. Medio Ambiente, Obras Públicas y Empresas
Contraloría General de la República
Presente

En relación con el Informe de Investigación Especial N° 87/2020, entrego a Ud. otro ejemplo de lo riesgoso que es el diseño de autopistas con medianas angostas y barreras de contención de hormigón como las que se pretende generar en el proyecto de ampliación a cuatro pistas de la Autopista Vespucio Norte Express.

En el siguiente enlace se describe un accidente de tránsito ocurrido hoy 8 de marzo donde un camión chocó y destruyó un tramo de la barrera de hormigón que separa las calzadas de la vía expresa de la Autopista Central, para finalmente colisionar a vehículos que circulaban por la tercera pista (adyacente a la barrera) de la otra calzada, ver desde el minuto 1:25:20:

<https://www.chvnoticias.cl/noticieros-completos/chv-noticias-tarde-martes-8-de-marzo-de-2022-20220308/>

En el video los conductores relatan que no tuvieron ninguna posibilidad de reaccionar frente al camión y los escombros generados. Las siguientes imágenes muestran las consecuencias del accidente.

En la ampliación de capacidad de Vespucio Norte a cuatro pistas a costa de reducir la mediana a menos de 3 m, la configuración final de la mediana y la barrera de contención serán similares a la de Autopista Central, pero con cuatro pistas de circulación, volviendo aún más riesgoso el tramo intervenido de Vespucio Norte.

Pido que este nuevo ejemplo sea entregado a la Dirección de Vialidad para que se considere en el pronunciamiento técnico solicitado por la Contraloría y se me informe sobre esa gestión con el propósito de disponer de un registro formal.

Se despide atentamente,



Gisela Vila
Concejal
Ilustre Municipalidad de Pudahuel
+56224407300 anexo 8208
Cel +56992262797

gisela.vila@abbottmedios.cl