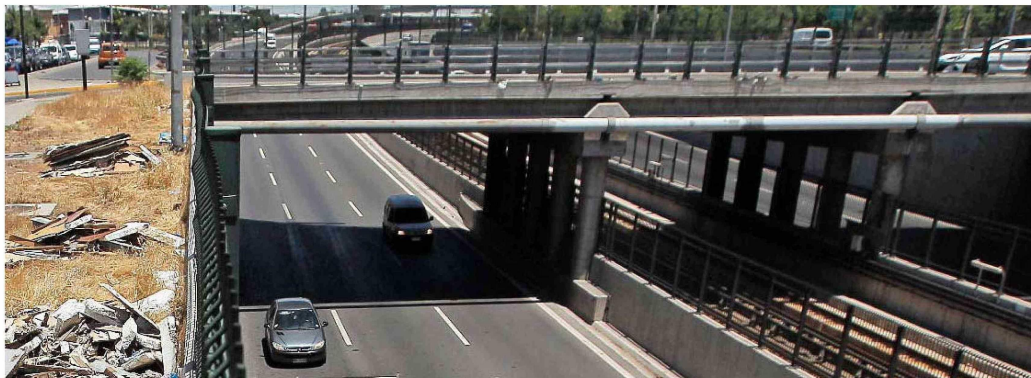


Fecha: 08-03-2026
Medio: El Mercurio
Supl.: El Mercurio - Cuerpo B
Tipo: Noticia general
Título: ¿QUIÉN SE HACE CARGO DE LA BASURA? Autopistas y municipios se enfrentan por alza de rucos y suciedad, y piden cambios a contratos

Pág.: 12
Cm2: 1.364,4

Tiraje: 126.654
Lectoría: 320.543
Favorabilidad: ☐ No Definida



Los bordes de las autopistas urbanas se han convertido en espacios donde se acumulan escombros y basura de gran tamaño, o incluso donde personas en condición de indigencia levantan rucos o viviendas transitorias, y son hoy una zona gris si se trata de gestión.

Su cuidado sería responsabilidad de las municipalidades y no de las concesionarias, aseguran las empresas y el MOP, pues "no poseen potestad legal para intervenir" y los contratos restringen sus obligaciones a las zonas construidas, mientras que los municipios reclaman que "las concesionarias no pueden desentenderse del entorno donde operan" y de "las externalidades negativas que generan".

Si bien no es un problema nuevo, se ha complejizado y se propaga en nuevas zonas de Santiago. Desde la Dirección General de Concesiones del MOP explican que "cuando la situación lo requiere, las concesionarias realizan operativos conjuntos con los municipios y Carabineros para dar una respuesta rápida y evitar que estos puntos se transformen en focos de deterioro urbano", aunque no hay una política consistente en el tiempo.

De hecho, según los datos de la Seremi de Salud RM, en Santiago existen 39 vertederos ilegales, además de unos 700 microbasurales en diferentes comunas, según los últimos reportes del Core RM, algunos de ellos en la franja fiscal interval —o espacios entre autopistas y caletas o calles interiores—, aunque esta cifra es dinámica: cuando se limpia uno, otros nuevos aparecen.

La presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública (Copsa), Gloria Hutt, asegura que "la cobertura física de la concesión está delimitada con mucha precisión en el contrato. Cuando hay sitios que son adyacentes a la concesión, generalmente son municipales o privados y que están

Se han identificado alrededor de 700 microbasurales en diferentes comunas:

¿QUIÉN SE HACE CARGO DE LA BASURA? Autopistas y municipios se enfrentan por alza de rucos y suciedad, y piden cambios a contratos

Las municipalidades acusan que el diseño original no consideró las externalidades urbanas y empujan una revisión al marco concesional desde el MOP para ampliar las obligaciones de las concesionarias. Las empresas, si bien muestran disposición a integrar estas zonas, apuntan a que cualquier ampliación debe estar prevista contractualmente para resguardar la rentabilidad del modelo. • GUILLERMO V. ACEVEDO

fuera del ámbito de control nuestro".

Y aclara que "hay casos en los que se han habilitado estos espacios en conjunto con las municipalidades, o hay sitios que son parte de la concesión y que no es la propia vía, como los jardines, pero el resto son espacios donde no se puede intervenir".

Pero discrepan desde la Asociación de Municipalidades. El presidente de la Comisión de Tránsito y alcalde de Estación Central, Felipe Muñoz, sostiene que "la construcción de las autopistas no consideró adecuadamente las externalidades negativas en el diseño del espacio público, generando entornos que hoy facilitan incivildades y delitos".

Más allá de la manera en que se construyeron, explica que "hemos visto intervenciones parciales por parte de concesionarios que no constituyen soluciones permanentes ni eficaces, como más fierro en rejas sin diseño urbano, instalación de maceteros que terminan siendo urinarios o espacios para ocultar drogas".

Muñoz agrega que "existe una baja fiscalización permanente en esos tramos y una indefinición práctica sobre quién debe asumir el mantenimiento continuo de esos espacios que, aunque colindan con las comunas, forman parte de infraestructuras concesionadas".

Desde el Consejo de Políticas de Infraestructura (CPI), su director ejecutivo, Carlos Cruz, explica que "parte importante del programa 'Buen vecino' que diseñó el Ministerio de Obras Públicas (MOP) tiene que ver con cómo internalizar esos espacios que hoy día son de dependencia municipal en la concesión, así no le representen exceso de costos al municipio".

"Hay algunos ejemplos bien notables, como los parques que se han construido. Es una forma de ir validando el aporte que hace el mundo concesional a la infraestructura en general y no solamente como un corredor vial, sino también el haciéndose cargo de los impactos laterales que esto produce".

Integrar los bordes a la concesión

Por contrato, a las empresas les corresponde la operación, mantenimiento y reparación de las autopistas, mas no de los espacios exteriores, por más que colindan con su zona de administración, aclaran desde Copsa. "Ni siquiera es un tema de voluntad de la empresa. Debe haber una instrucción del MOP, porque el concesionario solo puede hacer lo que el contrato le instruye", dice Hutt.

También hay espacios que corresponden a la Dirección de Vialidad, Bienes Nacionales, al Servicio de Vivienda y Urbanización (Serviu), y a particulares, en el caso de terrenos privados sin edificación. Por ahora, "los operativos permanentes



Gloria Hutt, presidenta de la Asociación de Concesionarios de Obras de Infraestructura Pública.



Felipe Muñoz, presidente de la Comisión de Tránsito de la Asociación de Municipalidades.

de limpieza y fiscalización los realizan las municipalidades con recursos propios", asegura Muñoz.

Y agrega que "este problema no puede depender del presupuesto de cada comuna. Se requiere una revisión del marco concesional y una coordinación directa con el MOP para ampliar las obligaciones de las concesionarias".

Ambas partes apuntan al MOP, y lo cierto es que el programa impulsado por el ministerio, "Buen vecino", fue pensado para coordinar un trabajo en conjunto entre municipios y empresas para hacer mejoras en estas áreas adyacentes.

Desde el CPI destacan que es una práctica que "debiera pensarse cómo hacerla extensiva de tal manera que contribuya por la vía de las concesiones al mejoramiento de la infraestructura de servicios que las municipalidades requieren y no recargarles necesariamente el costo a los municipios".

Estos aportes pueden compensarse con tarifas o con extensión de la concesión, la mejor opción sería la extensión del contrato y no el aumento de tarifas, pero siempre hay alguna forma de buscar alguna compensación que no sea onerosa para los usuarios", propone Cruz.

Y sobre ampliar la responsabilidad de la empresa a sectores exteriores de las autopistas, Hutt señala que "siempre es posible, en la medida en que se incluya en los términos iniciales del contrato, para que se pueda estimar el costo de todas esas obras adicionales".

Pero advierte que "hay que tener cuidado, porque, por ejemplo, en la última licitación que el MOP desestimó (Vía Caldera-Antofagasta) en parte tuvo que ver con una cantidad muy grande de pedidos que estaban haciendo las municipalidades. Entonces, empieza a hacerse poco viable presentar una oferta, porque este modelo descansa también en que tenga una viabilidad económica de largo plazo".

¿Cuánto se destina a limpieza?

"Las autopistas urbanas son infraestructuras concesionadas que generan utilidades millonarias para ellos y no pueden desentenderse del entorno donde operan. Su responsabilidad debiese incluir no solo la calzada, sino también los espacios laterales", señalan desde la Asociación de Municipalidades.

"Las municipalidades no cuentan con presupuestos proporcionales al impacto que genera estas infraestructuras en sus territorios. Hay una asimetría de responsabilidades", agrega Muñoz.

Lo cierto es que como parte de los gastos, las empresas destinan un porcentaje a seguridad y mantenimiento, principalmente de las carpetas en las vías, luminarias, pasarelas, paredes de reducción del ruido o al acipite de paisajismo. Y aunque lo que invierten en limpieza exterior no se detalla, sería una cifra marginal, indican desde la industria.

Desde el Grupo Costanera sostienen que "muchas de las intervenciones ejecutadas en el entorno no son decisiones unilaterales de la empresa, sino obras formalmente mandatadas por el MOP. (...) Vespucio Sur atraviesa nueve comunas y todas las intervenciones ejecutadas fueron coordinadas formalmente con cada uno de los municipios involucrados y el ministerio".

Destacan como ejemplo la intervención de 9.000 metros cuadrados frente al Parque Renca (sector vinculado a la concesión de Costanera Norte), y que supuso una inversión superior a los \$1.000 millones para el mejoramiento de espacios públicos. Desde la Autopista Central, en tanto, comentan que existe "una coordinación permanente con los municipios y lo largo de la traza de la autopista, realizando labores de limpieza en sectores colindantes mediante cuadrillas especializadas". "Destinamos de manera permanente recursos materiales y humanos para la limpieza y el paisajismo dentro del área de concesión", aseguran desde la compañía.

TOD FERTAS



REPRESENTANTE EN CHILE:
TRAMETAL



Herramienta eléctrica, batería y neumática.
Para la preparación de superficies metálicas, para luego soldar, pintar, revestir, estructuras y equipos industriales.

Bajo normas
NACE AMPP



www.montipower.com/es
FONO IP: 224960572 / Cel: +5677648933
info@trametal.cl

Contáctate a tu ejecutivo
EL MERCURIO
ATENCIÓN COMERCIAL
22330 1221 - 22330 1294
Publica tus avisos toda la semana

#1 EN
INSUMOS SCREENGRAF
SERIGRÁFICOS

- Marcos de Aluminio TENSADO GRABADO
- Tintas époxicas Tintas vinílicas Tintas UV Tintas textiles base agua y plastisoles
- AUXILIARES
- EQUIPOS BÁSICOS

APOYO TÉCNICO, SIN COSTO.

screengraf Ltda
F: 224960500
San Francisco 833, Santiago
ventas@screengraf.cl

SCHULZ
COMPRESORES DE AIRE

Versiones de Tornillos y Pistón, Lubricados, Oil Free, Autónomos, SECADORES, FILTROS, ESTANQUES



PROYECTOS - VENTAS - ARRIENDOS
REQUISITOS Y SERVICIOS MULTIMARCA
+56 22 666 09 09 - www.servicomp.cl
SERVICOMP
REPRESENTANTE OFICIAL EN CHILE