

Demanda colectiva, filtraciones y pavimento deformado

Los problemas interminables de AVO 1

Desde agosto de este año, la Autopista Vespucio Oriente 1 ha presentado problemas y reclamos por parte de usuarios, los que provocaron el cierre de uno de sus tramos por casi un mes. Si bien desde la concesionaria sostienen que tales inconvenientes fueron subsanados y permitieron su reapertura hace dos semanas, hoy enfrentan una demanda desde el Sernac, además de continuas críticas de expertos.

Gabriela Mondaca

Fue la tarde del pasado 5 de noviembre cuando la Autopista Américo Vespucio Oriente (AVO 1) informó la reapertura de un tramo de 900 metros de la calzada ubicada bajo el lecho del río Mapocho, luego de haber permanecido cerrada por cerca de un mes producto de filtraciones de agua al interior de la pista, las que entrampaban el tránsito de los usuarios. "Nuestro compromiso es garantizar la seguridad y eficiencia de nuestra infraestructura vial, lo que nos significó realizar trabajos que hemos concluido favorablemente", comentó en su momento la gerente general de AVO1, Ana Claudia Contreras, quien afirmó que estos se enfocaron en la canalización de aguas presentes en la traza, mediante la instalación de ductos, barbacanas y drenes para su evacuación y redirección hacia colectores.

Y, aunque, esta vez todo parecía avanzar bien, a dos semanas de la gran reapertura, las molestias de los usuarios y los problemas para AVO 1 persisten. Lo más reciente se dio este miércoles, cuando el Sernac presentó una demanda colectiva en contra de la concesionaria para que los usuarios afectados tras las filtraciones de agua sean compensados, además de pedir que se le aplique a la empresa la multa más alta por infracciones a la Ley del Consumidor luego de que la empresa no aceptara participar en el Procedimiento Voluntario Colectivo (PVC) que había comenzado el servicio a fines de octubre, pese a que en un comienzo habían dicho estar disponibles.

Desde AVO 1 abordaron las críticas y señalaron que a diferencia de lo que sostiene Sernac, "las autopistas no se rigen por la Ley del Consumidor, sino por una normativa específica que considera la Ley de Concesiones y su reglamento", además de, añadieron, haber actuado bajo el contrato estipulado, generando una rebaja del 50% en la tarifa de los viajes, independiente de la salida que utilice el usuario, medida que seguirá vigente hasta nuevo aviso, según ahonda la concesionaria a **La Tercera**.

Pero para una parte de los usuarios de la autopista esta medida sólo parece ser un paño frío para problemas mayores. De obras y de mitigación. Y es que si bien esta semana el tramo ya abierto de la autopista no ha presentado filtraciones, no pocos conductores han notifica-



► Este miércoles el Sernac presentó una demanda colectiva en contra de la concesionaria.

do por redes sociales la presencia de charcos de agua en ciertos tramos, los que empezaron a aparecer a solo días de la reapertura.

"Comenzó igual que meses atrás. Esa semana se veían pozas de agua al interior de la pista que me obligaban a disminuir la velocidad por miedo a derrape, porque el piso estaba resbaladizo. Hoy la cantidad de agua ha disminuido, pero los charcos persisten cuando transito por la mañana desde Huechuraba", asevera Roxana Astudillo, usuaria habitual de la vía.

Para el ingeniero en Transporte y urbanista, y candidato a doctor en Territorio, Espacio y Sociedad de la Universidad de Chile, Ariel López, el agua nunca debiera ser un problema en una autopista, ya que las normas de diseño contemplan que las vías deben funcionar de forma segura con lluvia. "El problema en este caso es que AVO no cumplió las normas de diseño de autopistas, donde al agregarle agua a un mal diseño, termina desencadenando una serie de problemas", expresa. En esa apreciación han coincidido varios exper-

topista de día y tarde-noche. "Lo peligroso es que uno no logra distinguir entre una pista y otra. Hay tramos en que uno baja la velocidad por miedo a chocar con el de al lado o impactar con el que viene delante o detrás", dice.

Además, otros usuarios se quejan de una endeble división de pistas en la superficie. "No se sabe por qué se construyó así, aunque AVO dice que no cumple estándares de autopista porque no lo es. Cualquier día habrá un accidente porque no se ve la separación, ya los han pasado a llevar", señala Jorge Ebner, vecino de Huechuraba y parte de la agrupación "No cobro Tag a la Bajada".

El docente de Ingeniería y Gestión de la Construcción de la Universidad Católica, Marcelo González, dice que este problema podría ser un inconveniente adicional a la presencia del agua, lo que impactaría en la seguridad vial, aunque la explicación de la falta de la demarcación puede responder a diversos factores: "Si tengo agua superficial, por lo general esta agua tiene también otros elementos abrasivos, como finos o arena, que sumados a la interacción que hace el neumático en la superficie pueden manchar la demarcación. Por otro lado, dice que los neumáticos, con esta agua y con estos elementos abrasivos, desgastan la pintura y efectivamente se pueda perder reflectancia".

La Tercera consultó a la concesionaria por estas quejas, a lo que respondieron que "la autopista forma parte de un diseño aprobado, regulado y permanentemente fiscalizado por el Ministerio de Obras Públicas. Por lo tanto, su diseño y construcción, cumplen con lo establecido en las bases de licitación y con todas las normas técnicas que allí se establecen".

A pesar de la explicación, el ingeniero Ariel López dice tajante que hasta hoy la autopista tiene errores de diseño y construcción, que la han convertido en una de las vías concesionadas con el "peor pavimento" de Santiago, a sólo un año de su apertura.

"El túnel principal de AVO 1 de sentido La Reina-Huechuraba que no fue afectado por las filtraciones de agua hoy tiene graves problemas en su pavimento, que está deformado y ondulado y que hace que los vehículos vayan saltando, aumentando el riesgo, porque la adherencia del vehículo al pavimento no es permanente, ya que en cada salto pierde sustentación", cierra. ●

tos desde la apertura de la autopista, la que, dicen, tuvo problemas de diseño en sus orígenes, algunos de los cuales apuntan a incumplimiento de la norma de retroreflectancia en la demarcación vial, que en determinados sectores no cumplen con el 'IRI', que es la normativa de comodidad del manejo, o deficiencias en la 'solicitud de pertinencia' al Ministerio de Medio Ambiente por consultas a la ciudadanía sobre las obras.

Por ejemplo, según López, como las pendientes y curvas de la autopista están fuera de norma, un poco de agua o humedad sobre el pavimento genera un efecto de aquaplaning, donde el vehículo "flota o planea" sobre el pavimento, y eso puede generar que se deslice y choque contra los lados del túnel o se vuelque.

A esto, como se ha dicho, se suman quejas por falta de retroreflectancia en la demarcación vial en tramos de La Reina-Huechuraba, que impedirían la señalización en las pistas. Camilo Cordero lo ha evidenciado. Al trabajar en Ciudad Empresarial se mueve por la au-