



Ciudad.

Tres oferentes

Respecto de la Ruta del Itata, en la actualidad existe un proceso de adjudicación de su segunda licitación. Hubo tres oferentes, siendo la empresa Sacyr Concesiones Chile la que presentó la mejor oferta.

FUTURA CONCESIÓN BUSCA ELEVAR ESTÁNDAR DE SEGURIDAD

Ruta del Itata tendrá cámaras de seguridad y barrera de contención en todo su trazado

Expertos coinciden en que las medidas establecidas en las bases de la licitación de la ruta, que une Concepción con Chillán, resuelven gran parte de sus falencias que en los últimos años han sido cuestionadas.





SUSANA NÚÑEZ
 diario@ladiscusion.cl
 FOTOS: LA DISCUSIÓN

Trágicos accidentes han marcado la historia de la Ruta del Itata. Se trata de una de las carreteras más antiguas bajo concesión, creada hace 29 años, tiempo en que han sucedido siniestros viales que han enlutado a la Región de Ñuble. El más reciente con consecuencias fatales sucedió el fin de semana pasado, cuando una familia de cuatro integrantes y oriunda de la Región de O'Higgins, fallecieron en una colisión frontal entre su vehículo y otro de la pista contraria donde su conductor, proveniente de Tomé, también falleció. Cinco heridos graves también fueron parte del accidente.

Ñuble tampoco olvida el fatal desenlace de 2017, que cobró la vida de un matrimonio y su hijo de 6 años. El más pequeño, en ese entonces de 3, sobrevivió. Los chillanejos regresaban de sus vacaciones en Cancún, cuando rumbo a su hogar, a la altura del kilómetro 41, de la ruta que une Concepción con Chillán, sufrieron un impacto frontal con un camión. Ese punto de la vía, al igual que en el anterior accidente, carecía de barreras en la mediana, factor que ha sido objeto de críticas ciudadanas recurrentes en el tiempo, que apuntan a que la presencia de estas, a lo largo de la extensión, evitaría lamentables pérdidas humanas.

Si bien estas colisiones han sido de alto impacto y con consecuencias que han calado hondo en la comunidad, desde la Seremi de Obras Públicas han enfatizado que la mayoría de los accidentes han sido por "fallas humanas" y que esta vía, a diferencia de otras similares en el territorio, presenta la menor tasa de accidentabilidad.

"Dentro de las rutas concesionadas, la Ruta 152 es la de menor accidentabilidad. El año 2023 hubo 50 siniestros viales, que lamentablemente dejaron 4 personas fallecidas. El año 2022 hubo 46 siniestros y una persona fallecida, el 2021 22 siniestros y 2 personas fallecidas, en 2020 34 siniestros y 2 personas fallecidas, según datos de Conaset y nuestras concesionarias. La ruta de mayor accidentabilidad en Ñuble sigue siendo la Ruta 5, que es la arteria con mayor flujo vehicular en la región, con 252 siniestros viales el 2023 y lamentablemente 12 personas fallecidas", precisa el seremi (s) del ramo, Roberto Missene.

Respecto de la Ruta del Itata, en la actualidad existe un proceso de adjudicación de su segunda licitación. Hubo tres oferentes, siendo la empresa Sacyr Concesiones Chile la que presentó la mejor oferta.

"Esta nueva concesión involucra mejoras significativas a una carretera que, cuando fue construida, fue bajo los estándares de seguridad que se requerían en la época, teniendo en cuenta que era una vía nueva, del tipo autopista, que uniría dos ciudades, Chillán y Concepción", dice la autoridad.

Entre los beneficios descritos para esta nueva concesión, destacan la disminución de tarifas y la mejora de la seguridad vial. En ese último punto, se considera la instalación de barreras de contención a lo largo del tramo y servicio con rectificaciones del trazado, mejora de enlaces, saneamiento, aumento de elementos de seguridad vial y señalización, mejora de conectividad con las comunidades



En Chile se está usando las barreras certificadas, que tiene requisitos de calidad y trazabilidad. Esas son las que se van a colocar a lo largo de toda la concesión"

TOMÁS ECHAVEGUREN
 ESPECIALISTA UDEC



Se fortalece la seguridad ciudadana con instalación de cámaras de vigilancia, iluminación, pantallas acústicas y la eliminación de los peajes laterales, con la instalación del pago free flow"

ROBERTO MISSENE
 SEREMI (S) DE OBRAS PÚBLICAS

Tres accidentes graves

Desde Carabineros Ñuble informan que este año a la fecha se han registrado tres accidentes investigados en la ruta Itata, una cifra menor a 2023, en el mismo periodo, cuando se investigaron cinco accidentes graves con resultados fatales.

que están en torno a la ruta, con la construcción de nuevos enlaces, y mejoras a los existentes, nuevas calles locales, ciclovías, pasarelas, paraderos y circuitos peatonales. Además, se fortalece la seguridad ciudadana con instalación de cámaras de vigilancia, iluminación, pantallas acústicas y la eliminación de los peajes laterales, con la instalación del pago free flow.

Asimismo para el tramo correspondiente a Ñuble, se establecen obras que debe realizar la nueva concesionaria, las que fueron detalladas por el Seremi.

"La mejora geométrica del ramal Pablo Neruda, cambiando el sentido de giro para ingreso a la pista norte de la Ruta 5, con viraje hacia el sur. Un puente peatonal con ciclovia en el Puente Itata en Ránquil; construcción de cuatro calles de servicios en el sector de Quinchamalí y en Ránquil. Se construirán 10 paraderos, de los cuales cuatro incluirán pasarelas peatonales; se suman dos nuevos enlaces, el enlace Rucapequén en el kilómetro 4,9 y enlace Ránquil en el km 34,7. Junto con ello, se repondrá el paso inferior Quinchamalí 1 mejorando su estándar vial, construcción del paso inferior Rucapequén, reposición del paso superior Laromande y se demolerá el paso inferior Cayumanqui. Destacar también que se modifica el sistema de cobro, a free flow, que involucra la instalación de pórticos de pago por tramo efectivo recorrido", indica Missene.

Modelo de concesión antiguo

Desde la mirada de la academia explican que hay una necesidad evidente de renovación de la autopista que se dará con esta nueva concesión, ya que responderá a un estándar de seguridad moderno y más exigente, diferente al de 1994 cuando comenzó la actual concesionaria Globalvía.

"La concesión obedece al estándar original de concesión que bajo la normativa actual está obsoleto. Las exigencias eran menores, pero también hay que reconocer que había menos tecnología. Hoy tenemos mucha en materia de seguridad vial, sobre todo en barrera de protección. Nuestra tecnología es una de las mejores de Latinoamérica. Hoy día tenemos también un buen mercado, porque muchos proveedores vienen a Chile. El sistema de concesiones es uno de los mejores, independiente de estos problemas. Además, en estos 30 años las características de los vehículos han cambiado, los conductores también", explica Tomás Echaveguren, profesor del Depto. de Ingeniería Civil y especialista en Seguridad Vial de la Universidad de Concepción.

Además, el contrato con la empresa, al igual que el resto de los existentes en esa época en el país, eran a plazo fijo y en formato rígido, lo que limitaba introducir mejoras con el paso del tiempo.

"Eran a plazo fijo, que definían unas condiciones de borde que estaban establecidas en la ingeniería referencial para proceder a la adjudicación. Entonces, las concesionarias debían mejorar esos diseños, pero ese diseño no cambiaba por el resto del periodo de la concesión, a menos que existiera una especie de convenio complementario que se usaban antiguamente para mejoras específicas en algunas concesiones, pero ese mecanismo se abandonó y en el caso de la autopista, nunca se usó. Eso generó que el estándar de seguridad se mantuviera más o menos igual que el estándar de 1994, sin ninguna obligación contractual de mejorarlo. Ahora igual la concesionaria hizo algunas mejoras", sostuvo.

Evaluación de medidas

Según el académico, las medidas establecidas en las bases de licitación para la futura empresa concesionaria que se hará cargo de la ruta Itata ofrecen un conjunto de soluciones que resuelven las deficiencias en seguridad.

En el caso de las cámaras de vigilancia a instalar, permitirán mantener un control exhaustivo de la vía, haciendo más eficiente tanto la asistencia en terreno como la detección de situaciones delictuales e irregulares que ponga en riesgo al resto de los conductores.

"Tienen dos funciones, una es detectar incidentes de tráfico, para poder cumplir con los tiempos de respuesta, que son del orden de 30 a 35 minutos, porque si no los cumplen se va acumulando multa. También para evitar el furtivismo, como robos de cerco o de señales de tránsito, y para detectar situaciones anómalas, como por ejemplo, conductores que circulan contra el tránsito. La idea es que haya una central de control que esté permanentemente mirando todo lo que sucede en la autopista y eso se exige a todas las concesiones", explica.

El cuestionamiento permanente que ha existido hacia la ausencia, en determinados tramos, de barreras en la mediana de la ruta, es otro aspecto comprometido a mejorar en la futura concesión, que para el docente es una buena noticia, ya que reduce el riesgo de invasión de conductores a una pista contraria, direccionándolos a la original. Además, esta infraestructura de mayor altura también deberá ser implementada en los costados de la ruta.

"En Chile se está usando las barreras certificadas, que tiene requisitos de calidad y trazabilidad. Esas son las que se van a colocar a lo largo de toda la concesión. Es decir, hay una mejora sustancial en la calidad y en la cantidad que se colocarán", comentó.

"Cuando colocas barreras en la mediana, evitas que un conductor que pierda el control se pase a la pista contraria. Estas barreras son esenciales. Hay otras cosas que también resuelve que son el problema de las condiciones nocturnas, que cuando viene el vehículo en sentido contrario produce el encandilamiento, entonces, la presencia de barreras, dependiendo de su alto, reduce este riesgo, lo que también es una buena noticia. En el caso de los costados del camino, las barreras lo que impiden es que el si el vehículo pierde el control se caiga sobre el talud y se vuelque. Es un conjunto de soluciones, berma amplia más barrera. Se supone que con la nueva licitación se va a rectificar, porque hoy se les está exigiendo entre dos y dos metro y medio de berma exterior a la concesión", subraya.

La rectificación del trazado es punto clave en favor de la seguridad, apuntó el profesor Echaveguren, ya que permitirá evitar curvas cerradas y modificar pendientes, lo que tiende a aminorar los impactos negativos tras perder el control de un vehículo por una falla humana.

"La traza geométrica, por ejemplo, si existen curvas muy cerradas las abren un poco. Si tienes pendientes muy elevadas las baja un poco. Si existen problemas de inclinaciones transversales que son muy bajas e impide que el agua evacue, las mejoras un poco. El impacto positivo es que aumenta la seguridad, en términos generales, y evita las consecuencias de la pérdida de control de un vehículo. Si un conductor pierde el control, le genera los medios para que no vuelque, no choque de frente con un camión", aclara.

El equipamiento plasmado en ciclovías o calles laterales permitirá separar los diferentes flujos, lo que incide en resguardar la integridad de otros usuarios, que, bajo el contexto de tráfico vial, son más vulnerables.

"Eso es una buena noticia, porque genera mejor equipamiento y evita que la población utilice la autopista para movimientos o viajes cortos, que son un problema de seguridad, y utilicen vías locales para no tener que acceder a la autopista cuando no es necesario. Entonces, contribuye a la seguridad, porque elimina ciertos movimientos de usuarios que son vulnerables, porque hay que entender que la autopista es para vehículos de alta velocidad que circulan rápidamente de un lugar a otro. Entonces, separar los tipos de flujos es una buena noticia", valora.

Además, destaca el académico que "se eliminan los peajes laterales, porque esta concesión va a trabajar con peaje 'free flow' y ese sistema permite rebajar la tarifa, porque se cobra por uso. Entonces esa es una mejora".

Las condiciones de la concesión de la ruta, entre el MOP y la firma seleccionada, difieren a las antiguas, en el sentido que el contrato es capaz de atender contingencias, al ser más flexible.

"Hay una mejora de la infraestructura misma que se exige en las bases. Hay una modalidad de contrato que no solamente es más exigente en materia de seguridad vial y otras



cosas, sino también permite la flexibilidad de que sí a pesar de todo lo que se hace se detectan problemas, el concesionario tiene mecanismos para mejorar. Por ejemplo, si el concesionario le dice a la Dirección de Concesiones (MOP), aquí hay que poner iluminación y la Dirección dice okay, se genera un mecanismo de compensación, porque la iluminación se debe pagar y la concesionaria va poner plata, después el Estado, con el mecanismo descrito en las bases, va poder compensar ese gasto adicional”, sostiene.

Diagnóstico y solución

Alejandro Tudela Román, académico del Departamento de Ingeniería Civil y Director de Servicios de la UdeC, emitió un diagnóstico sobre el estado actual de la Ruta 152 y los desafíos que debiera resolver la nueva concesión.

“La rugosidad de la vía también tiene problemas en algunas partes, como zonas más cerradas o donde se pueda perder visibilidad. Es razonable que se modifique la rugosidad o simplemente mecanismos que alerten a las personas. En zonas de pendientes fuertes deberían haber terceras pistas para vehículos más

Los controles en la autopista del Itata son realizados por los equipos policiales de Chillán Viejo, Quillón y Ránquil, donde la principal causa de infracción es el exceso de velocidad.

lentos. La reparación de calzadas también es un problema. Es fácil que un vehículo cruce la calzada de un lugar a otro con consecuencias fatales del caso. En algunas zonas se acumula hielo en invierno, por lo que hay que cambiar la textura que permita mejorar adherencia para evitar deslizamientos. Hay anuncio de viento lateral, pero faltan mecanismos para reducir. Además, hay una pista de emergencia al llegar a Concepción que tiene pasto, que compacta la arena y el rol de emergencia se pierde. Falta demarcación para controlar la velocidad e iluminación en zonas conflictivas”, expone.

Desde su visión, las exigencias planteadas en las bases de licitación a la empresa seleccionada responden a las necesidades que hoy presenta esta carretera.

“Básicamente le piden lo que yo te mencionaba. Lo que en realidad lo mencioné de forma súper amplia, probablemente parte de la selección del ganador pasa por ello, el tema de revisar los alineamientos en vertical y en planta, el tema de los anchos de calzada, eventualmente terceras pistas donde corresponda, los temas de drenaje, los temas de rugosidad.

Entonces si uno revisa el material está todo, la pregunta es qué es lo que van a ofertar, pero al menos como bases parecen razonables”, comenta.

Siniestros viales

Desde Carabineros Ñuble informan que este año a la fecha se han registrado tres accidentes investigados en la ruta Itata, una cifra menor a 2023, en el mismo periodo, cuando se investigaron cinco accidentes graves con resultados fatales.

La capitán Daniela Hormazábal, jefa de la Subcomisaría IAT y Carreteras Ñuble, indica que entre las principales causas de los accidentes, están la conducción no atenta a las condiciones de la ruta, de las señalizaciones o del clima. Junto a eso, el exceso de velocidad o acciones temerarias en los desplazamientos.

“Asimismo, el consumo previo de alcohol y el uso de dispositivos electrónicos, no permiten la concentración requerida para una conducción atenta y responsable, y su consumo y uso, respectivamente, están sancionados de forma particular en las leyes de tolerancia cero y No Chat, que endurecen los castigos

para quienes sean sorprendidos y/o causen graves accidentes”, precisa.

Respecto a si la ausencia de barreras en las rutas, como las barreras laterales e interiores, podrían favorecer el resultado de un accidente, más no prevenir su ocurrencia. En la experiencia sabemos que, por ejemplo, las barreras de hormigón tienen mayor resistencia y permiten aumentar la probabilidad de que un accidente tenga consecuencias más graves. Sin embargo, la mejor manera de prevenir accidentes graves, está en la acción del conductor y de sus acompañantes”.

De cara a la futura concesión de la ruta, desde Carabineros sostienen que toda medida de seguridad es bienvenida a la hora de la prevención, y que la actualización es fundamental para ir adecuando las condiciones de una ruta.

Los controles en la autopista del Itata son realizados por los equipos policiales de Chillán Viejo, Quillón y Ránquil, donde la principal causa de infracción es el exceso de velocidad.