

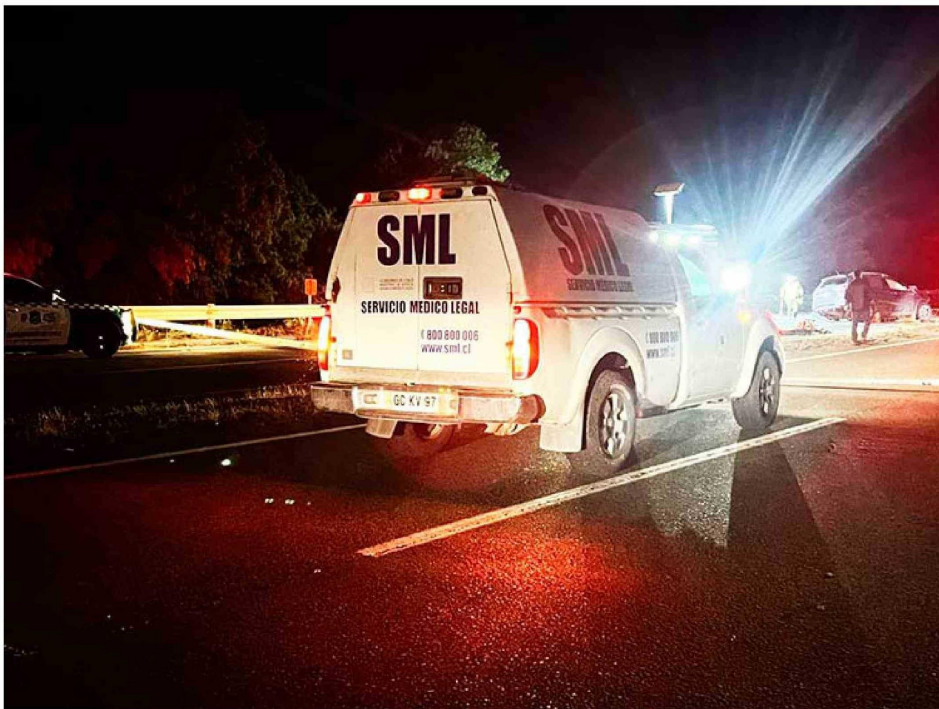
DEJÓ CINCO MUERTOS Y CUATRO HERIDOS AYER EN LA MADRUGADA

Fatal accidente en Autopista del Itata reabre el debate sobre la seguridad de la ruta

Colisión frontal entre dos vehículos en el sector Rucapequén levantó cuestionamientos en torno a su estándar.

Presuntamente, uno de los conductores habría perdido el control del automóvil traspasando el eje central de la calzada.

Cuatro personas fueron trasladadas hasta el hospital de Chillán por la gravedad de sus lesiones.



SUSANA NÚÑEZ
 snunez@ladiscusion.cl
 FOTOS: NUBLE TV

Una nueva tragedia carretera enluta a Ñuble. A las 0.07 horas del sábado, una colisión frontal ocurrió en el kilómetro 4 de la Ruta del Itata, en el sector Rucapequén, en Chillán Viejo. Cinco personas fallecieron y cuatro fueron trasladadas hasta el hospital de Chillán por la gravedad de sus lesiones.

De acuerdo a los primeros antecedentes, el conductor de un vehículo marca Kia, que se dirigía hacia el oriente, aparentemente perdió el control del automóvil traspasando el eje central de la calzada y colisionando de manera frontal con otro vehículo marca Chevrolet, que transitaba hacia el poniente.

Producto del fuerte impacto perdieron la vida la conductora del vehículo Kia, Ximena Contreras Ávila, el copiloto y su marido, Humberto Muñoz Becerra (42), el hijo de ambos A.M.C (3) y la madre de la conductora, Dilia Ávila Flores (68).

En este móvil, una niña lesionada fue trasladada hasta el complejo asistencial local.

Estas víctimas fatales residían en el sector Lo Miranda, de la comuna de Doñihue, en la región de O'Higgins, según fuentes cercanas.

En tanto, en el otro vehículo marca Chevrolet, el quinto fallecido del accidente fue el conductor Jaime Castillo Fritz (42), quien residía en la comuna de Tomé. Junto a él, viajaban dos hombres y una mujer quienes fueron trasladados de urgencia al mismo recinto.

Los cuatro heridos están internados en estado de gravedad en la Unidad de Paciente Crítico del Hospital Herminda Martín.

De acuerdo a lo informado desde el establecimiento de salud, Soraya Castillo Fritz (38) se encuentra grave y politraumatizada bajo observación y Héctor Castillo Delgado (64) está en similar condición. En tanto, K.C.Q (16) se mantiene en intervención quirúrgica por múltiples fracturas y M.B.C (11) permanece internada en la Unidad de Paciente Crítico Pediátrico.

Tras la emergencia, la SIAT de

foco de discusión en redes sociales donde hay cuestionamientos respecto a sus condiciones, entre ellas, la ausencia de barreras en determinados tramos del trayecto, bermas y mediana demasiado angostas, así como el alto precio del peaje de Agua Amarilla.

“La ruta Itata, para lo caro que cobran, debería tener en todo el trazado las barras protectoras de separación de vías para evitar accidentes frontales”, expresó en Facebook, Fredy Campos.

En la misma línea, el usuario de esa red social, José Urbina, también criticó las condiciones actuales de la vía: “Nadie le aprieta las riendas a la concesionaria, que debe poner las barreras correspondientes como medio de mitigación de accidentes fatales. No hay luminarias en lugares donde es muy oscuro transitar, y sumado al error humano, claramente se presentan estos terribles accidentes”, manifestó.

Falencias de la Autopista

Según el prevenciónista de riesgos y asesor en protección civil, Pablo Pinto, esta carretera presenta falencias que no brindan las condiciones de seguridad necesarias.

“Hay una deficiencia evidente que con el tiempo se ha ido mencionando, que la vía no reúne las condiciones de seguridad para el tránsito de vehículos. Pero también hay otros factores a considerar, como el estado del conductor y las condiciones del vehículo. Pero si se viene hablando de las condiciones de la vía hace mucho tiempo, tiene falencias. Por ejemplo, una muy evidente, es el enlace Pablo Neruda en la conexión con la Ruta 5. Esa vuelta cuando uno entra tiene que doblar hacia la izquierda para ingresar a Chillán y eso provocaba muchos accidentes, los vehículos se volcaban. La realidad es que tiene que ser a la derecha la curva. En los estándares de seguridad de todas las carreteras internacionales, todas tienen que estar a la derecha para ingresar a la pista. Entonces, ha existido un problema de diseño y construcción grave”, expuso.

Una crítica recurrente ha sido la ausencia de barreras en algunos tramos de la autopista, que ayuden a evitar el desplazamiento de los vehículos a la vía contraria en caso de accidentes.

“Es evidente que faltan barreras, pero ojo con decir barrera de contención, porque en Chile prácticamente no existen, porque son las que contienen al vehículo y no lo dejan pasar. Las barreras que

Carabineros Ñuble ha realizado pericias técnicas para establecer la causa y la dinámica del accidente.

“Las primeras indagatorias en el lugar del accidente nos permiten establecer que, por razones que son motivo de investigación, uno de los dos móviles habría sobrepasado a la otra pista. Es por ello que la Fiscalía de Chillán solicitó la concurrencia de este equipo investigador para que realice todas las pericias científicas y técnicas propias de la especialidad, con la finalidad de establecer una causa basal y dinámica del hecho”, explicó el oficial investigador de la SIAT Ñuble, teniente Eric Leal.

Aún se desconoce si otros factores podrían haber incidido en el accidente, como un eventual exceso de velocidad, que se ha especulado de manera extraoficial. Asimismo, no existe conocimiento sobre las condiciones de los conductores o el estado de la calzada. La investigación en curso debería otorgar luces sobre esto.

Críticas de la comunidad

No obstante, cada vez que existe un siniestro vial, la Ruta del Itata es

Título: Fatal accidente en Autopista del Itata reabre el debate sobre la seguridad de la ruta

existen son simples visuales, pero no son capaces de redireccionar a un vehículo que se vaya contra ellos. Ése es otro estándar de seguridad que falta. No puede sobrepasar un vehículo de un canal a otro, a menos que salte, porque eso ha ocurrido. Las barreras de contención, llevan un cable de acero en su intermedio que soporta y redirecciona al vehículo desde donde venía. Como norma en la carretera del Itata no existe”, explicó.

En general, Pinto advirtió que las carreteras no presentan las mantenimientos necesarios para fortalecer las condiciones de seguridad.

“Las carreteras, en general, necesitan una mantención diaria que debe estar en el contrato de la concesionaria. Es evidente que le falta a la ruta, es decir, el asfalto debe estar impecable, que reúna las condiciones de una carretera con estándar de seguridad que permitan el desplazamiento de vehículos, iluminación, información, una serie de elementos que deben tener para reunir los estándares de seguridad. Los vehículos son cada vez más veloces, y las carreteras en Chile no reúnen las condiciones para que estos vehículos se desplacen en plena seguridad, independiente de los límites de la seguridad”, dijo.

Asimismo, apuntó que la ruta carece de estacionamientos que permitan resolver emergencias o el descanso de los conductores.

“Las carreteras deben tener estacionamientos para vehículos de materiales peligrosos, porque no se pueden mezclar con otros. Eso está en la ley. Esta ruta y casi ninguna los



A la nueva concesionaria se le debería exigir que definan las medidas de seguridad que debe tener una carretera moderna”

PABLO PINTO
ASESOR EN PROTECCIÓN CIVIL



En la actualidad existe un proceso para renovar esta concesión con condiciones y exigencias más modernas”

PAULO DE LA FUENTE
EXSEREMI DE OBRAS PÚBLICAS

tienen. A la nueva concesionaria se le debería exigir que definan las medidas de seguridad que debe tener una carretera moderna”, comentó.

Finalmente, el profesional indicó que esta carretera tendría fallas técnicas en la zona de curvas que la tornan peligrosa.

“El riesgo de un accidente siempre está. Por eso las carreteras deben tener una curvatura y altura para que el vehículo no salga, porque siempre en una curva va tender a seguir su línea recta y eso va depender de la experiencia del conductor, que debe llevar el vehículo en condición adecuada y

que los neumáticos estén buenos. La carretera debe estar bien construida, debe tener el peralte, es decir, una inclinación que tiene la carpeta en una curva para que el vehículo no se salga, si no va a más de una velocidad determinada. Y esta carretera adolece de algunas”, señaló.

Estándares antiguos

Por su parte, el ex seremi de Obras Públicas, Paulo de la Fuente, aclaró que la mayoría de los accidentes en el territorio ha sido por causa humana. “Primero que todo, respecto a las causas basales de los accidentes en las carreteras bajo concesiones en la región de Ñuble, el 99% de las veces ha sido responsabilidad de los conductores, ya sea por exceso de velocidad, por no estar atento a las condiciones del tránsito o por conducción en estado de ebriedad”, enfatizó.

Aún así, reconoció que la Ruta del Itata presenta un déficit de seguridad, porque “responde a un estándar antiguo otorgado a una concesión establecida hace casi tres décadas, por eso que en la actualidad existe un proceso para renovar esta concesión con condiciones y exigencias más modernas”.

“Esa carretera (Itata) fue creada hace 29 años, es la segunda concesión más antigua de Chile, bajo un concepto y estándares que se tenía de las concesiones hace tres décadas, por eso se está licitando hoy. Los parámetros normativos de regulación de la seguridad eran absolutamente distintos, entonces, las exigencias de seguridad y los límites de velocidad cambiaron. Recordemos que hace

años atrás era de 100 y se subió a 120 km/h, pero esa carretera tiene un límite de 80 kilómetros por hora. (...) La concesión de ahora viene con los altos estándares de seguridad del país, porque es una de las administraciones más nuevas que se va a hacer”, advirtió De la Fuente.

La exautoridad mencionó que la empresa concesionaria se ha ceñido a cumplir los estándares suscritos en el contrato.

Con la futura concesión, De la Fuente indicó que “se van hacer 14 paraderos de buses, muchas pasarelas peatonales, se va hacer un sector para vender cerezas, se van mejorar los accesos a la autopistas en algunas partes, se van a mejorar los estándares que permitan adecuar la velocidad. (...) Los contratos de hoy día estipulan la protección de las medianas, es decir, la zona media de las carreteras bidireccionales”.

Nueva concesión

En el actual proceso de licitación de la segunda concesión de la Ruta del Itata, Sacyr Concesiones Chile SpA presentó la propuesta más atractiva para el Estado, por 15,9 millones de UF. En este momento se están tramitando las evaluaciones de los postulantes.

La nueva concesión incorpora la rectificación de trazado, rehabilitación de pavimentos y actualización de la seguridad vial y señalización de las rutas. Considera la uniformidad del ancho de mediana, la incorporación de barreras de contención, la ampliación de 22,4 km de bermas y el desarrollo de una tercera pista de 4,6 km de extensión en la calzada sur.