

**Una primera medida será incorporar mejoras por US\$ 311 millones en seis vías concesionadas:**

## **MOP REVALUARÁ ESTÁNDARES DE SEGURIDAD DE ACTUAL NORMATIVA VIAL DEBIDO A ACCIDENTE**

**Ministerio buscará alinear parámetros de construcción de rutas más antiguas con actual manual de carreteras.**

El Ministerio de Obras Públicas (MOP) no sólo investigará las condiciones técnicas de la infraestructura en el kilómetro 45 de la Autopista del Sol, donde murieron 20 personas el pasado martes. El fatídico choque entre un bus interprovincial y un camión motivó a la cartera a reevaluar las normas viales de las rutas chilenas.

"Nuestras carreteras tienen estándares de seguridad que son sometidos a prueba cotidianamente. Sin embargo, hechos como los del martes -un accidente tremendamente violento- nos hacen reevaluar estos parámetros contenidos en la normativa vial", sostuvo el titular del MOP, Hernán de Solminihac.

La autoridad recordó que en julio pasado, el ministerio anunció que en la cartera de proyectos para el período 2010-2014 se contempló desarrollar un programa de seguridad normativa "orientado a incrementar el estándar de nuestras autopistas concesionadas más antiguas y alinearlo con las disposiciones del actual manual de carreteras". Indicó que ese plan se aplicará en las rutas 5 Norte y Sur, Acceso Norte a Concepción, Autopista del Sol, Ruta 68 y Ruta Los Libertadores.

Se trata de inversiones que suman US\$ 311 millones y que considera instalación de pasarelas, mejoras en barreras, construcción de paraderos de buses y cierres perimetrales, entre otros. En el caso de la Autopista del Sol, los trabajos ya aprobados bordean los US\$ 12 millones, aunque De Solminihac indicó que ese monto podría aumentar.

**"Estamos trabajando con el fin de concretar estas mejoras en el menor tiempo posible", añadió.**

Consultado respecto de si los bandejones centrales de las carreteras cumplen con los requisitos de tener un desnivel de seguridad, De Solminihac señaló que el manual de carreteras da varias opciones de diseño para estas zonas y "entre ellas pueden existir distintos tipos de pendientes, que, más bien, dicen relación con la evacuación de aguas lluvia y con las características topográficas de la zona".

El ministro recordó que originalmente la concesión de la Ruta 78 no consideraba cierres perimetrales, pero hoy el 85% de los 131 kilómetros de la carretera cuenta con esas estructuras, las que se han concretado a través de modificaciones de contratos. El 15% restante será cerrado con las nuevas inversiones que anunció el MOP para esa ruta.

### **La lista de críticas a la estructura caminera**

Errores en el diseño de las autopistas concesionadas, deficiencias en la construcción de ellas y mala calidad de sus materiales han sido algunas de las críticas efectuadas por expertos en seguridad vial tras el accidente del martes.

La idoneidad de las barreras de contención en el kilómetro 45 de la Ruta 78 se ha puesto en duda por varios profesionales. Sin embargo, la concesionaria de esa carretera -OHL- afirmó que esa estructura cumplía con los estándares exigidos por la autoridad y explicó que cedió debido al peso, ángulo y velocidad del bus al momento del impacto. Pese a ello, expertos han reiterado que las defensas debían haber redireccionado al vehículo de transporte tras el contacto.

El ingeniero civil Pablo Jofré, presidente de la Fundación Simón Yévenes, indicó una larga lista de errores en infraestructura vial. Entre ellos, mencionó que las defensas camineras de las carreteras del país no cumplen con las normas internacionales y que las señales de tránsito están "subdiseñadas en tamaño y no son recambiadas".

El experto cuestionó el uso de las defensas de hormigón. "Se trata de estructuras extremadamente rígidas, que producen graves daños a los vehículos que las impactan".

La presencia de árboles en los bandejones centrales de las rutas también es una materia criticada por los especialistas en seguridad vial.

MARCO GUTIÉRREZ V.  
Emol Noviembre 2010