

**Diario Concepción**  
 contacto@diarioconcepcion.cl

Este miércoles se declaró culpable a Alejo Santander por el delito de homicidio de 7 personas y 12 lesionados a causa de la colisión entre el Biotren y el microbús de la línea San Pedro del Mar que él conducía, hace casi dos años, el 1 de septiembre de 2023.

En ese contexto, tras la resolución penal y ante la posibilidad de iniciar nuevas acciones legales, esta vez, de carácter civil o reparatorias, Cristina Yévenes, hermana de la profesora Claudia Yévenes, quien falleció en el accidente y tía de Martina González, quien es una de las sobrevivientes, señaló que "estamos esperando el 1 de septiembre, la lectura de la condena y posteriormente evaluaremos. Creo que es un compartir de todas las familias, iniciar una demanda civil, no tan sólo hacia la línea de transporte y los representantes legales, sino que eventualmente hacia el Estado por las responsabilidades que les competen en este accidente".

En cuanto a lo que debiera plantearse, Yévenes explicó que "está la falta de fiscalización de la línea de transporte, por el caos vial que imposibilitó y dificultó que los sistemas de ambulancias pudiesen llegar de manera oportuna al lugar del accidente, y creo que también la precariedad que tienen los servicios públicos para atender emergencias en donde hay un alto grado de personas afectadas", refirió la vocera de las familias afectadas. Aunque reiteró que todavía se está evaluando y no es algo concreto.

En la misma arista, la representante de las víctimas observó que "el Estado debe establecer medidas concretas de vigilancia, porque finalmente son ellos los que entregan a las líneas de transporte una subvención para garantizar un servicio de traslado".

Además, recordó que al momento del accidente Sebastián Keitel ingresó a la Cámara del Senado un proyecto de ley que se denomina Ley Briseño-Yévenes, que establece de que conductores que cometan actos imprudentes y que ocasionen daños y muerte de personas, se les quite la licencia de conducir de manera permanente.

Para la hermana de la fallecida Claudia Yévenes, el Estado después del accidente hizo algunos intentos de mejorar la situación de seguridad vial. "Pero que muchas veces no están compartidos con la ciudadanía o los implementan desde oficinas", apuntó.

#### Disminución de riesgos

Independiente de la responsabilidad penal que le compete al conductor del bus en este accidente, también desde el gremio de opera-



FOTO: CEDIDA

SEGURIDAD VIAL

# Familiares de víctimas de colisión en Boca Sur evaluarán acciones civiles

**Esperarán la lectura de condena para pensar en demandas hacia la línea de buses e incluso al Estado por las responsabilidades anexas a la ocurrencia del fatal hecho.**

rios del transporte licitado, resaltan la necesidad de modificar la forma en que se administra al sistema. José Coronado, dirigente de conductores en la Región del Biobío y vocero de la Coordinadora Nacional de Conductores de Transporte Público, comentó que "hay leyes, resoluciones, decretos que hablan del transporte público, pero ninguna de ellas se especifica el resguardo de la salud y la seguridad de los trabajadores".

Para Coronado, actualmente se norma lo operativo, es decir, los trazados, la frecuencia, exigencias en

cuanto a las máquinas, los terminales. "Pero estos accidentes han ocurrido porque no hay resguardo para los trabajadores (...) Un conductor no puede estar 16 horas al día en una micro que transporta a gente. Los que salen de Hualqui hasta Talcahuano demoran cuatro horas, llegan a terminal y tienen diez minutos de descanso", estableció.

"Lo segundo, es la recaudación de dinero que trabajan en base al dinero, no al servicio. Si no recaudas dinero, el empleador no está conforme. Y las empresas de transporte

público no pagan el sueldo que exige el contrato, no te pagan ninguna hora extra", expuso José Coronado.

En cuanto a si los índices de accidentes se verían disminuidos por un ordenamiento en las condiciones laborales de tiempos de descanso y de pagos, el dirigente de conductores aseguró que "bajarían en un 90%, porque el trabajador solamente se dedicaría a conducir, no a competir por el dinero".

#### Dueños de líneas de transporte

En el transporte en general, in-

cluido el de pasajeros, están expuestos a una gran cantidad de externalidades de accidentalidad, comentó Luis Quiroz, presidente de la Alianza Gremial del Transporte en el Biobío. "Con nosotros la connotación es evidentemente distinta por el hecho de ser una actividad que traslada a personas", mencionó.

"A veces las normas se aplican desde un escritorio y desde Santiago, sin conocer vías, ni infraestructura, sin saber la velocidad promedio, se aplican ciertos erróneos", afirmó.

Según Quiroz, cuando han solicitado revisar la operación, la velocidad promedio, los flujos, la demanda, las velocidades, la frecuencia, la norma se les plantea de forma rígida, lo que impide una correcta adecuación.

"Resulta que tenemos un abanico de externalidades que están ocurriendo, los tráfico son prácticamente imposibles de avanzar. Tenemos un trabajo en la Avenida Colón que lleva años, hoy día se trabaja en el Puento Perales, se va a intervenir muy pronto Chiguayante, se va a intervenir San Pedro de la Paz que ya está colapsado, se va a intervenir San Vicente, y nosotros tenemos que seguir operando con los mismos indicadores. Entonces hay un llamado a la autoridad que sea un poco más flexible en esas materias", apuntó el dirigente de la Alianza Gremial del Transporte en el Biobío.

#### OPINIONES

Twitter @DiarioConce  
 contacto@diarioconcepcion.cl

