

EDITORIAL

Mejoras en la Ruta del Itata

La planificación de infraestructura vial no puede seguir dependiendo de la presión que generan los accidentes. Las mejoras deben anticiparse a los problemas, no reaccionar a ellos.

La seguridad en las carreteras debe ser parte central del diseño y de la gestión permanente de estas vías, especialmente en rutas concesionadas donde los usuarios pagan por estándares de servicio que deben garantizarse.

El inicio de 30 obras de mejoramiento en la Ruta del Itata representa una noticia esperada para miles de conductores y comunidades que dependen diariamente de esta vía que conecta las regiones de Ñuble y Biobío. La carretera, de cerca de 96 kilómetros, es uno de los principales ejes de conexión entre Chillán y Concepción, además de soportar un intenso flujo de camiones vinculados a la actividad forestal y productiva del centro-sur del país.

Las intervenciones anunciadas incluyen nuevos paraderos con iluminación, pasarelas peatonales y accesos de emergencia, infraestructura que busca mejorar las condiciones de seguridad para quienes viven y transitan cerca de la ruta. Se trata de medidas largamente solicitadas por las comunidades, especialmente en sectores rurales donde el transporte público obliga a peatones a esperar o cruzar la carretera en condiciones muchas veces peligrosas.

Sin embargo, más allá de valorar el inicio de estas obras, resulta inevitable formular una reflexión crítica: demasiadas veces las mejoras en materia de seguridad vial llegan después de tragedias que pudieron evitarse. La Ruta del Itata, una de las primeras autopistas concesionadas del país, ha sido escenario recurrente de accidentes graves que periódicamente reabren el debate sobre la seguridad de la vía. Cada vez que ocurre un siniestro con consecuencias fatales, la preocupación pública se reactiva y las demandas por mayor infraestructura y fiscalización vuelven a ocupar la agenda.

Ese patrón, lamentablemente, se ha repetido a lo largo de los años. Durante décadas, quienes utilizan esta carretera han advertido sobre problemas estructurales: zonas sin iluminación adecuada, paraderos improvisados, falta de pasarelas para

peatones o ausencia de barreras centrales que eviten que los vehículos crucen hacia la calzada opuesta. Son aspectos que resultan determinantes cuando se trata de proteger vidas.

Por lo mismo, el inicio de estas 30 obras tempranas debe ser entendido no solo como un avance en materia de conectividad, sino sobre todo como una deuda que comienza a saldarse con las comunidades que viven a lo largo de la ruta. La instalación de paraderos formales, pasarelas y accesos de emergencia no es un lujo, sino un estándar mínimo para una infraestructura que diariamente es utilizada por miles de vehículos y peatones.

La modernización de la Ruta del Itata forma parte de una nueva etapa de concesión que contempla importantes inversiones destinadas a mejorar la infraestructura existente y construir nuevos tramos y enlaces. Estas obras buscan elevar los estándares de seguridad y servicio de la autopista, adecuándola a las exigencias actuales del transporte regional y nacional.

La planificación de infraestructura vial no puede seguir dependiendo de la presión que generan los accidentes. Las mejoras deben anticiparse a los problemas, no reaccionar a ellos. La seguridad en las carreteras debe ser parte central del diseño y de la gestión permanente de estas vías, especialmente en rutas concesionadas donde los usuarios pagan por estándares de servicio que deben garantizarse.

La Ruta del Itata es, además, una vía estratégica para el desarrollo de Ñuble. No solo conecta dos capitales regionales; también articula territorios rurales, polos productivos y corredores logísticos que sostienen buena parte de la economía local. Mejorar su seguridad es, por tanto, una tarea que trasciende la ingeniería vial: es una política pública que impacta directamente en la calidad de vida de las personas.