

Busca mejorar coexistencia entre conductores, ciclistas y peatones:

Ley de Convivencia Vial muestra bajo impacto, a casi un año de su vigencia

Carencias en infraestructura, malos hábitos y escasa fiscalización conspiran contra un mayor efecto de la normativa. La idea, apuntan expertos, es reforzar también la educación e impulsar un cambio cultural.

JUDITH HERRERA C.

Caminar hoy por las calles de Santiago, en comparación a 10 o 15 años atrás, revela nuevas tendencias como el uso de *scooters* eléctricos y el aumento de ciclistas.

El 11 de noviembre de 2018 entró en vigencia la Ley de Convivencia Vial, que actualizó la normativa de Tránsito, para así incluir a los denominados "ciclos" dentro de los usuarios de la vialidad.

Estableció, por ejemplo, que los vehículos motorizados deben dejar una distancia de 1,5 metros cuando adelantan a un ciclista, y enfatizó que estos no deben circular en las veredas.

A casi un año de su entrada en vigencia, los expertos advierten un bajo impacto de la ley. En general, se valora la existencia de la normativa, pero prima un escenario marcado por debilidades en la infraestructura, una escasa fiscalización y malos hábitos de los diferentes actores.

Ricardo Hurtubia, académico de Ingeniería de la U. Católica e investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus), plantea que "falta infraestructura porque, por mucho que quieras mejorar la convivencia, no hay espacio para que esto ocurra de forma correcta. Los autos apenas pueden adelantar las bicicletas con el 1,5 metros que corresponde".

Añade que "la ley tenía muy buena intención, pero lo peor que se pudo haber hecho fue la campaña de fiscalización mal orientada, que está muy enfocada en los ciclistas".

El capitán César Sandoval, de la Sección de Investigación de Accidentes del Tránsito (SIAT) de Carabineros, afirma que sí han visto un efecto positivo de la ley: "Ha habido mayor conciencia del espacio vial. En Fiestas Patrias, por ejemplo, se redujo el número de fallecidos en comparación con el año pasado".

Eso sí, reconoce que "aunque mucha gente desee que haya un carabnero en cada esquina, eso no es así. No obstante, tratamos de hacer lo posible para fiscalizar, pero también hay que hacer un llamado a que las



DIFERENCIA.— Como los reglamentos aún no están listos —deben ser publicados en noviembre—, los municipios han aplicado diferentes modelos de líneas de detención adelantada, como el que emplea Peñalolén, en la foto.

“ Aunque digamos que las bicicletas tienen que circular por las calzadas, muchos no se atreven porque consideran que es riesgoso ”.

GLORIA HUTT
 MINISTRA DE TRANSPORTES

“ El desafío es tratar de impulsar un cambio cultural sin dejar de lado la educación formal, sería bueno que estuviera más presente en los colegios ”.

ALEJANDRO TORRES
 ACADÉMICO DE LA U. CENTRAL

“ Sin duda falta infraestructura, porque por mucho que quieras mejorar la convivencia, no hay espacio para que esto ocurra de la forma correcta ”.

RICARDO HURTUBIA
 INVESTIGADOR DEL CEDEUS DE LA U. CATÓLICA

56.659
multas por exceso de velocidad se cursaron entre noviembre y agosto en el país.

personas tomen más conciencia".

Otro punto que se resalta es que aún están en elaboración —hay plazo hasta noviembre— los cuatro documentos técnicos que rigen la ley: el manual de señalización, el reglamento de certificación de ciclovías, el de equipamiento de seguridad para ciclos y la resolución de zonas de

84
accidentes asociados a scooters se han registrado este año según la AChS.

tránsito calmado.

Alberto Escobar, gerente de Movilidad del Automóvil Club, así lo remarca: "Faltan los reglamentos. Eso se nota en que cada municipio establece estándares propios, o que a los ciclistas se les exigen elementos que quizás podrían suplirse de otra manera".

A juicio de la ministra de Transportes, Gloria Hutt, hace falta "más inversión en demarcar las áreas de circulación de las ciclovías".

Al respecto, admite que "la situación todavía tiene una debilidad de que, aunque digamos que las bicicletas tienen que circular por las calzadas, muchos no se atreven porque consideran que es riesgoso".

Para Alejandro Torres, académico de Ingeniería de la U. Central, "el desafío es tratar de impulsar un cambio cultural sin dejar de lado la educación formal. Sería bueno que estuviera más presente en los colegios".