

# Expertos piden mejorar controles e infraestructura Ley de Convivencia Vial cumple cuatro años: plantean que “si no se fiscaliza, pasa a ser letra muerta”

Ministerio señala que siniestralidad de ciclistas y peatones ha disminuido desde que se aplica la norma, y que se está trabajando en mejorar la educación vial.

ISADORA VARGAS MEZA

En marzo de 2018, el Senado aprobó la iniciativa que se convertiría en la Ley de Convivencia Vial (o de Modos), a excepción del artículo que proponía la reducción de la velocidad en zonas urbanas, de 60 a 50 km/h, lo cual fue aprobado casi cinco meses después.

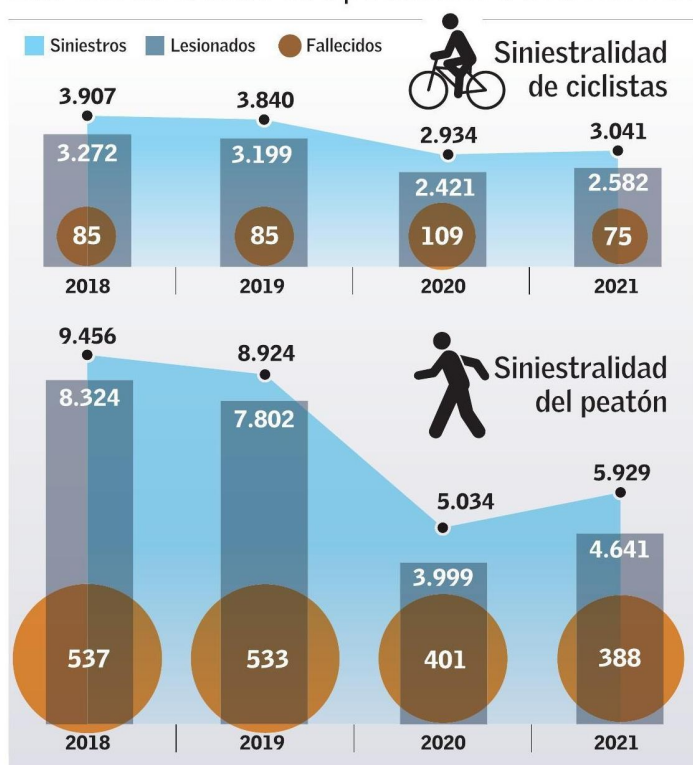
La nueva norma entró en vigencia en noviembre de 2018 y, a raíz de ella, se dictaron dos reglamentos. Uno, la actualización al Manual de Señalización de Tránsito, que entró en vigencia en marzo de 2021. El otro, un reglamento de ciclovías y elementos de seguridad de ciclos y sus ocupantes, publicado a mediados del año pasado. Con todo, los primeros años de la ley han ido a la par con el aumento en el uso del automóvil y otros medios de transporte.

Según cifras del Ministerio de Transportes, en base a información de Carabineros, disminuyó la siniestralidad de ciclistas y peatones entre 2018 y 2021 (ver infografía).

“La Ley de Convivencia de Modos ha permitido salvar vidas de aquellos más vulnerables en la calle: los peatones y los ciclistas. Sabemos que queda mucho por hacer y todos los días trabajamos pensando en cómo mejorar la educación vial, un trabajo que hace el ministerio a través de Conaset y que también es un factor relevante a la hora de evaluar la ley”, señala el ministro Juan Carlos Muñoz.

Los expertos también valoran que exista una norma frente a la convivencia de modos, aunque

Las cifras desde la aplicación de la norma



Fuente: Ministerio de Transportes, a partir de información de Carabineros. EL MERCURIO

conciernen en que existen muchos puntos a mejorar. Diego García, académico de arquitectura de la UDP y director de la ONG Pedaleable, sostiene que en aspectos como fiscalización e infraestructura queda mucho por hacer.

“La ley, quizás, es insuficiente, porque no se ha mejorado la infraestructura ciclista, que es parte de los objetivos que tenía, que las ciclovías tenían que cumplir un

nuevo estándar. Para eso, los municipios tenían tres años para actualizarse, y estamos en tiempo de ello y vemos que no se han actualizado”, dice.

Añade que “con la pandemia y los retiros (de fondos de pensiones), también aumentó la compra de autos y vehículos motorizados, por lo tanto, en las calles ahora hay más vehículos en circulación, lo que no va de la mano

con la fiscalización”. También llama a poner atención en la burocracia a la hora de elaborar proyectos de ciclovías.

Coincide Rodrigo Mora, investigador del Centro de Desarrollo Urbano Sustentable (Cedeus): “Le falta harta fiscalización todavía para que efectivamente esta convivencia sea buena, sobre todo en términos de velocidad de circulación”.

“En infraestructura estamos al debe. La ley impulsa la construcción de ciclovías, (pero) los mecanismos que establece no necesariamente son muy rápidos. Son un poco lentos, sobre todo porque necesitan la aprobación de las seremis respectivas, que muchas veces están muy atareadas”, plantea.

Alberto Escobar, gerente de movilidad de Automóvil Club, expone que, pese a que “la ley es muy buena”, cuando “no se fiscaliza, se pasa a denominar letra muerta”. Agrega que “como no tiene fiscalización, permanentemente se transgrede lo esencial”, como la velocidad, zonas de tránsito calmado o el adelantamiento de autos a bicicletas.

Alejandro Tirachini, director de la Sociedad Chilena de Ingeniería de Transporte y académico de la U. de Chile, indica que para que la ley alcance todo su potencial, se debe avanzar en educación vial, financiamiento central, y fiscalización y multas. En ese último punto, llama a acelerar la tramitación de la ley CATI, que “permitiría sancionar de forma más expedita a quienes no cumplen con la ley”.