

# ¿Regula adecuadamente la nueva ley el uso de los espacios viales?

El domingo entró a regir la ley de convivencia vial que tiene por objeto regular la forma en que debe ser compartido el espacio vial entre vehículos motorizados y no motorizados. Sin embargo, los riesgos de seguridad en las calzadas para los ciclos así como una insuficiente red de ciclo vías, entre otros aspectos, han levantado polémica. Dos reconocidos ciclistas entregan aquí sus puntos de vista.



**Alejandro Tirachini**  
Académico Ingeniería Civil U. de Chile  
e investigador ISCI



**Francisco Fressard**  
Académico Ingeniería de Transporte  
y Logística Universidad Católica

## El espíritu de la convivencia vial

**E**l año 2018 ha sido movido en cuanto a la legislación para regular de mejor forma nuestra circulación en ciudades. La ley de convivencia vial (LCV) es la coronación de un largo proceso que partió el año 2013 y contó con una consulta ciudadana y la participación de decenas de organizaciones de la sociedad civil.

Entre otros temas, la ley define el concepto de zonas de "tránsito calmado", donde se deben hacer rediseños viales para que la velocidad máxima de circulación sea de 40, 30 o 20 kilómetros por hora, por ejemplo, en entornos residenciales y educacionales. La medida más importante de la LCV, la reducción del límite de velocidad urbano a 50 kilómetros por hora, tuvo que ser aprobada en un proyecto de ley aparte. A todo esto, se suma la discusión en el Congreso sobre el control automático de velocidad.

Algunos efectos positivos ya se han visto, como conductores que se dan cuenta de que, por las detenciones, llegar sólo hasta 50 kilómetros por hora en ciudad no tiene un efecto palpable en sus tiempos de viaje y, en cambio, reduce las probabilidades de una colisión, siendo por tanto una política favorable para todos.

Pero lamentablemente el debut de la LCV ha estado teñido por episodios indeseados y desinformación. La nueva ley no baja a los ciclistas de la acera a la calzada, eso ya era parte de ley de tránsito. Por el contrario, la LCV establece excepciones por las cuales un ciclista sí puede ir por la acera, por ejemplo, los adultos mayores y cualquier persona que acompañe a un niño menor de siete años, pero siempre respetando la prioridad y vulnerabilidad del peatón. Carabineros ha multado a ciclistas por disposiciones como falta de indumentaria reflectante, que ni siquiera son parte de esta ley, sino que aparecen en un decreto de 1988 (que habla de usar un elemento reflectante principalmente de noche, que puede ser un chaleco, un arnés o un cinturón de bandolera). Más aún, la misma LCV señala que se deberá dictar un nuevo reglamento que normará el diseño de ciclo vías y los elementos de seguridad que deben portar ciclistas.

Es decir, con el inicio de la LCV se empezaron a controlar, después de 30 años, elementos de un decreto que la misma LCV debe cambiar en los próximos meses, y por lo cual hemos visto el absurdo de ciclistas multados por no portar elementos reflectantes a plena luz del día, lo que sólo genera confusión y desincentivos al uso de la bicicleta. Esto va en contra de todos los objetivos de transporte sustentable que deberían guiar nuestras políticas públicas en esta materia.

Se requiere un cambio urgente en el enfoque de aplicación de esta ley, para regresar a su espíritu fundacional: mejorar la convivencia vial en nuestras calles y reducir los riesgos asociados a la circulación. Por ejemplo, la nueva disposición sobre que el adelantamiento de un vehículo motorizado a una bicicleta u otro ciclo deba ser a "aproximadamente 1,5 metros", no está para intentar medir su cumplimiento al pie de la letra, sino para dar un mensaje, que el automovilista se ponga en el lugar del ciclista que tambalea cuando lo adelantan a 60 kilómetros por hora a 40 centímetros. Por empatía, el adelantamiento debe ser a una distancia y velocidad prudentes. Ese es el espíritu de la ley.

Las futuras ciclo vías normadas por reglamento y la potencial multiplicación de zonas de tránsito calmado van a ser una potente medida proconvivencia vial y promovida sostenible. Pero eso no se va a dar de forma natural, ya que muchos municipios no tienen los recursos para materializar estas obras.

Se requiere un plan nacional con metas a cinco y 10 años plazo, y financiamiento asegurado, en que intervengan los gobiernos regionales y los ministerios que tienen injerencia en el tema movilidad. Lo demás es educación vial, cultura ciudadana y siempre ponerse en el lugar del otro antes de hacer una maniobra que pueda intimidarlo o producirle un daño mayor irreparable.

Algunos efectos positivos ya se han visto, siendo por tanto una política favorable para todos.

## De quién es la responsabilidad

**L**a robusta evidencia científica y experimental vigente de países con buenos resultados en seguridad vial como Suecia, Noruega, Australia, Canadá, refuerzan la efectividad de los cascos para prevenir lesiones en la cabeza entre los ciclistas, en particular, en el riesgo de lesión cerebral y el riesgo de fractura craneal. Para caídas desde una altura de la cabeza sobre un metro –niños sobre 1,3 metros en bicicleta normal a su edad–, no usar el casco se constata casi un 100% de probabilidad de una lesión cerebral severa. Para caídas bajo dos metros –la mayoría de los niños y las mujeres–, el uso del casco presenta un riesgo inferior a un tercio de resultar con daño cerebral severo. Sin embargo, para una altura de caída sobre 2,5 metros –hombres jóvenes o adultos– existe una alta probabilidad de una lesión cerebral severa estén o no usando casco, siendo tres metros un umbral de caída resultando en daño cerebral severo independiente del uso de casco. Asimismo, investigaciones complementarias, actuales, sostienen que si todos los ciclistas estuvieran usando cascos, teóricamente podrían prevenirse un número significativo de lesiones en la cabeza.

Aunque la legislación obligatoria sobre los cascos de bicicleta aumenta el uso del casco, es una medida controvertida, no obstante, se estima que su vigencia reduce del orden de un 20% las lesiones en la cabeza. Y aunque algunos efectos adversos podrían ocurrir, como disuadir a algunos ciclistas a no usar el casco, o no respetar la medida, se estima que no necesariamente serán problemas grandes o duraderos. Entonces, parece una buena señal la obligatoriedad en el uso del casco que establece la Ley de Convivencia Vial (LCV).

Sin embargo, este acierto de la nueva ley contrasta con lo que se plantea en estos países al expulsar a la calzada vehicular a los ciclistas en aquellos casos donde no existe ciclo vías urbanas habilitadas. Estos países recomiendan que las medidas universalmente eficaces son aquellas que actúan sobre los factores de riesgo más básicos, siendo una de éstas la vulnerabilidad de usuarios viales, exigiendo, por tanto, una transición armónica entre modos de transporte pesados y/o veloces, a objeto de segregarse los distintos tipos de usuarios vulnerables.

Acá, la LCV no considera esta recomendación, por el contrario, los obliga a compartir el espacio vial con vehículos motorizados de una energía cinética inmensamente superior a la tolerancia biomecánica de las personas. Si un automóvil impacta a un ciclista a 60 kilómetros por hora, éste tiene una probabilidad sobre 90% de fallecer; a 50 kilómetros por hora, es casi la misma. Si a esas velocidades lo impacta un bus o un camión, muerte segura. La energía cinética es letal para el ser humano, por qué impulsar una medida que, sin duda, aumentará los ciclistas fallecidos o severamente heridos en nuestro país.

¿Corresponde al gobierno obligar a un ciudadano aumentar su situación de riesgo? ¿A quién culpamos cuando se observan los fatales resultados? ¿Qué se puede esperar cuando se pide a los usuarios un comportamiento que no se puede aplicar, como distanciar-se 1,5 metros de los ciclistas? ¿Cuántos muertos son aceptables a la espera de contar con una infraestructura acorde a lo que se está exigiendo?

Como ciudadano, me preocupa el problema sobre quién es responsable de qué en la gestión de la seguridad vial; y la difícil posición en que me encuentro como investigador cuando el gobierno no asume su responsabilidad con la seguridad vial. Creo que las personas estamos al tanto de este estado de la situación; por tanto, debemos insistir en un cambio que no comprometa la vida y la salud humana.

La ley contrasta con lo que se plantea en otros países de expulsar a la calzada a los ciclistas.