

50 km/h: una necesidad

La Comisión de Transportes del Senado acaba de aprobar el proyecto de ley de convivencia de modos, que tiene a la disminución del límite de velocidad urbano de 60 a 50 km/h como su medida más aplaudida y resistida a la vez. Este cambio normativo, al que aún le falta un trámite legislativo y que deja a Chile a la par de la legislación de los países desarrollados, es no solo deseable sino que urgente. La evidencia sobre el efecto de la velocidad en el número y en la gravedad de los accidentes viales es abrumadora. Por ejemplo, en el Reino Unido encontraron que una disminución de 10 km/h en la velocidad de circulación en una vía urbana genera una disminución de entre 0,6 y 1,8 accidentes por año en cada vía. Cuando en Australia disminuyeron el límite de velocidad urbano de 60 a 50 km/h el resultado no dejó margen de dudas: una disminución de entre 8 y 21% del número de accidentes con heridos o muertos y una disminución de entre 25 y 51% del número de atropellos a peatones.

A pesar de que la experiencia internacional avala la disminución del límite de velocidad planteado, al proyecto de ley se le han hecho principalmente tres críticas. La primera es que van a aumentar los tiempos de viaje. La evidencia refuta este temor, un seguimiento con GPS en Sydney, Australia, mostró que automovilistas que superaban el límite de 50 km/h, ahorran solo entre 1 y 2% en su tiempo de viaje ¿Cómo se explica esto si en carretera la diferencia en tiempo entre conducir a 50 y 60 km/h es de un 20%? En ciudad los tiempos están condicionados por el flujo de los demás vehículos y por las intersecciones; poco impor-

ta acelerar hasta 60 km/h si el resultado será llegar a la cola del semáforo siguiente uno o dos vehículos antes del que aceleró hasta 50 km/h.

La segunda crítica es que sin fiscalización esta ley será letra muerta. Si bien es cierto que con la pobre fiscalización actual muchos conductores ni siquiera respetan el límite de 60 km/h, también es cierto que hay gente que sí cumple con la ley aunque no los estén mirando y ellos van a reducir su velocidad. Para los demás se necesita fiscalización automática, por ejemplo, con fotorradars, tecnología que debería reimplantarse en Chile, no para servir como caja recaudadora, sino como elemento disuasivo, para lo cual debe estar bien señalizado. Cuando tengamos fiscalización dura, se van a salvar más vidas si la velocidad es 50 en lugar de 60 km/h.

La tercera crítica apunta a que las mejoras tecnológicas en frenado harían innecesario el cambio normativo. Esto ignora que el parque automotor en Chile sigue siendo antiguo y que sea cual sea la tecnología del vehículo, la distancia de frenado y el riesgo de colisión o atropello es mayor a mayor velocidad.

El cambio propuesto al límite de velocidad debe acompañarse de rediseños viales para fomentar velocidades aún más bajas en entornos peatonales (como las zonas 30) y de un cambio de paradigma en la programación de semáforos, con ondas de verde para velocidades de 40 o 50 km/h, no de 60 km/h. Llevamos 15 años con un límite de velocidad de 60 km/h, es el momento de que el Congreso revierta el error del cambio de ley introducido el año 2002, un error que cobró y sigue cobrando vidas.

Alejandro Tirachini
Coordinador Magíster
Ingeniería de Transporte
U. de Chile

