

# Propuesta Arriba 'e la Chancha respecto a la ley de la bicicleta

## Derecho a la movilidad

La declaración universal de los derechos humanos especifica el derecho de las personas al trabajo, salud, educación y tiempo libre.

Específicamente relativo a la movilidad, el artículo 13 de esta declaración especifica: **Toda persona tiene derecho a circular libremente y a elegir su residencia en el territorio de un Estado.**

Los seres humanos tenemos la necesidad desplazarnos para acceder al trabajo, estudios, bienes, alimentos, salud y esparcimiento, por lo tanto la movilidad debe plantearse como un **derecho básico** para lograr la vida, el crecimiento y el desarrollo de las personas.

Definimos el derecho a la movilidad de la siguiente manera:

Toda persona, independiente de su condición social, económica y cultural, es libre de desplazarse de forma segura, cómoda y eficiente, independiente del medio de transporte que utilice.

*La constitución de Chile especifica lo siguiente:*

*Artículo 1º.- ...Es deber del Estado resguardar la seguridad nacional, dar protección a la población y a la familia, propender al fortalecimiento de ésta, promover la integración armónica de todos los sectores de la Nación y asegurar el derecho de las personas a participar con igualdad de oportunidades en la vida nacional.*

## Derechos vulnerados

Peatones, usuarios de la bicicleta, caballos, triciclos, patines y otros similares deben enfrentar diariamente diseños que no los contemplan. Las vías se han tornado en una instancia incómoda e insegura porque simplemente se han pensado para un solo modo de transporte, el vehículo motorizado.

De cierta manera se ha entregado un mensaje donde el automóvil es el único medio válido para transportarse y de esta forma se ha fomentado su uso. Hemos tenido que asumir como planeta, las externalidades negativas que genera el vehículo particular: contaminación, pérdida de áreas verdes, alta velocidad, mortalidad y lesiones por siniestros de tránsito, entre otras.

Sin embargo, tan acostumbrada está la sociedad a la presencia del automóvil que se ha engecido al daño provocado por éste. Esta pérdida de consciencia ha llegado a tal extremo que los 1.27 millones de muertos anualmente en el mundo <sup>1</sup> y los más de 1.700 (en estadísticas CONASET) que ha habido en los últimos años en Chile, por siniestros de tránsito, parecen ser una cuota normal a pagar, a cambio de utilizar el auto en las condiciones que actualmente se hace. La mayoría de los muertos son Peatones y Ciclistas. A esto es justo agregar que las muertes por enfermedades respiratorias es una de las principales causas de muerte en el país en los últimos 15 años.<sup>2</sup>

Con la actual tasa de motorización que tiene el planeta, para el año 2020 lo siniestros de tránsito se transformarán en la tercera causa de morbilidad, por delante de otros problemas de salud como el paludismo, tuberculosis y el VIH/SIDA <sup>3</sup>.

Es difícil entender entonces que en todos los ámbitos político sociales, desde el ámbito legislativo a las conversaciones familiares, se siga creyendo y sindicando que los responsables de atropellos a peatones, muertes y lesiones de usuarios de la bicicleta y otros medios de transporte, sean las mismas víctimas, por actos "imprudentes", "temerarios" e "irresponsables". Mientras en Chile se llama al duelo y califica de tragedia familiar la muerte de 4 jóvenes que circulaban a más de 160km en Av. Kennedy, se habla de la imprudencia y osadía del usuario de la bicicleta, cuando éste solamente busca ejercer su derecho a desplazarse en su vehículo por vías que parecen no querer acoger la diversidad de personas que optan por medios de transporte distintos al automóvil. El número de decesos por siniestros de tránsito el año 2008 fue de 18.000 (cifra total estimada de muertos por consecuencias y complicaciones a la salud derivadas de siniestros de tránsito) superando las muertes por delincuencia casi 6 veces.-

## **Replanteando el curso de la solución**

Como práctica habitual, lo que se obtiene es una regulación casi inmediata del actor vulnerable y vulnerado, limitando la movilidad a los que circulan fuera de un auto. A nivel de infraestructura, las vías se han llenado de rejas, pasarelas distantes, semáforos, prohibiciones de circulación, etc., mientras que en el aparato legal se han colocado restricciones, casco obligatorio, chalecos reflectantes, y últimamente propuestas como espejos retrovisores obligatorios, incluida en la Ley Promoción de la Bicicleta, impulsada por algunas organizaciones relativas al tema de la bici (entre otras cosas).

Dichas prácticas regulatorias no han dado resultado alguno porque han sido incapaces de detener el aumento de muertos y lesionados en siniestros ocurridos durante la actividad de transportarse.

Por otro lado, resulta incomprensible ver cómo se ha llenado de facilidades a los medios motorizados, donde el argumento de la "congesión", uno de los males inherentes del automóvil, parece ser el principal fundamento. Habilitación para virar con luz roja, aumento de estacionamientos, creación de autopistas y la más terrible de todas, el aumento de la velocidad máxima, un claro retroceso en lo que a seguridad vial compete.

La solución entonces pasa por regular al medio de transporte que más daño causa, al que mas agrede la salud y el bienestar de las personas, al de mayor impacto ambiental, social y urbano. Solamente logrando un medioambiente más seguro y acogedor es que se logrará revertir las nefastas cifras de mortalidad y morbilidad con las que cuenta el mundo y el país. Solamente con coraje y voluntad será posible implementar medidas

---

1. [http://www.cooperativa.cl/accidentes-de-transito-provocan-1-2-millones-de-muertes-cada-ano-en-el-mundo/prontus\\_notas/2009-06-15/174030.html](http://www.cooperativa.cl/accidentes-de-transito-provocan-1-2-millones-de-muertes-cada-ano-en-el-mundo/prontus_notas/2009-06-15/174030.html)

2. [http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-73482005000200002&script=sci\\_arttext&tIng=pt](http://www.scielo.cl/scielo.php?pid=S0717-73482005000200002&script=sci_arttext&tIng=pt)

3. [http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf\\_files/WHA57/A57\\_10-sp.pdf](http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA57/A57_10-sp.pdf)

que protejan y faciliten la movilidad de personas, usuarios de la bicicleta, peatones y otros; y no de máquinas de más de 2 toneladas de peso, con más de 9M<sup>3</sup> y que alcanzan velocidades que superan en más de 12 veces la velocidad con la que un ser humano camina.

### **Una ley de la bicicleta es buscar tapar el sol con un dedo.**

Actualmente, sin legislación especial, con una tasa de uso del casco del 2%, el aumento de ciclistas en las calles ha permitido disminuir la cantidad de siniestros en los que se han visto involucrados y también han disminuido las muertes, contrario a la tendencia que encontramos en el mundo motorizado. Mientras más ciclistas existan en las vías, disminuyen considerablemente los siniestros de tránsito, los heridos y muertes que desencadenen, producto de colisiones y choques con vehículos motorizados, un círculo virtuoso que vale la pena considerar.

## **Propuesta**

Teniendo en cuenta los siguientes principios:

- Revertir la actual situación implica regular el modo de transporte que más daño causa, el motorizado.
- Adoptar medidas concretas que permitan establecer un medio ambiente más acogedor y seguro.
- Fomentar el uso de modos de transporte menos contaminantes y eficientes energéticamente.
- Establecer medidas legales que entreguen protección y facilidades a las personas, usuarios de la bicicleta, triciclos, peatones, patinadores.
- Es altamente relevante implementar instancias de educación para todos los conductores de vehículos en sus deberes y derechos.

Consideramos que la propuesta de ley de la bicicleta, llamada **ley que incentiva el uso, fomento e integración de la bicicleta**, enviada en el mensaje de la presidenta N° 517-357/ debe ser replanteada tomando aspectos basados en el derecho de movilidad de las personas, para de ésta forma lograr garantías a la seguridad transversal a todas las personas y no solo de usuarios de la bicicleta.

Junto a lo anterior, se deben incorporar los siguientes elementos

### **Modificaciones a la ley de tránsito**

- Disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas. **Pasar de los actuales 60km/h a 50km/h.**
- Hacer que el uso de las ciclovías segregadas sea optativo y voluntario. Esto entendiéndose que la actual infraestructura en la mayoría de los casos no cumple estándares de calidad y criminaliza al ciclista poniendolo en situaciones que infringe la ley, como la circulación por la vereda y pasos de cebra, ambos espacios exclusivos para peatones. Además el ciclista enfrenta completa desprotección legal en caso de no usar la infraestructura segregada (ciclovía) en caso que éste la considere peligrosa, ya que su diseño deficiente pone en riesgo la integridad del conductor. Legalmente la ciclovía debe ser ocupada por las bicicletas y los triciclos (Artículo primero: - Ciclovía o ciclopista: Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y triciclos; (LEY 20068 Art. 1º N° 1 a) D.O. 10.12.2005) Modificación a la ley de tránsito año 2005) y entendiéndose lo mal diseñadas que están insistimos que debe ser optativo su uso.
- Establecer escalas de responsabilidad en siniestros de tránsito, basadas en el peso, volumen y masa del vehículo conducido, ya que estas variables son directamente proporcionales al daño causado en caso de un choque o similar.

Esto ayudaría a terminar con la intimidación vehicular, concepto que define la acción de amenazar y en el peor de los casos, utilizar el vehículo como arma contra vehículos menores, especialmente ciclistas y peatones.

- Eliminar la obligatoriedad del uso del casco
- Mejorar el artículo referente al uso de reflectantes, tomando en cuenta la calidad de éstos. Más que obligar al uso de un accesorio, como el chaleco reflectante, se debiera especificar el uso de reflectantes en determinadas partes del cuerpo, independiente del diseño del elemento que soporte el reflectante.
- Obligar a las escuelas de conductores a educar y evaluar el comportamiento de automovilistas ante la presencia de ciclistas. Este punto ya esta en la ley de transito por lo tanto no compete en las modificaciones, más que nada hay que hacer respetar la ley

## *Título II*

*De la enseñanza de las normas de tránsito y de las escuelas de conductores*

*Artículo 30.- El Ministerio de Educación deberá contemplar en los programas de los establecimientos de enseñanza básica y media del país, entre sus actividades oficiales y permanentes, la enseñanza de las disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transporte.*

## **Otras propuestas**

- Establecer campañas educativas para la conducción de bicicletas y vehículos similares de forma sistemática y al menos de caracter semestral
- Permitir la circulación de ciclistas en autopistas o en su defecto, vías alternativas, cómodas, seguras e interconectadas. La autopista debe contemplar otros modos de transporte, hoy en día eliminados completamente de su infraestructura.
- Regular y normar la construcción de ciclovías. Actualmente, la mayoría de las ciclovías son mas bien recreativas, muchas van por parques y tienen un caracter de esparcimiento, que son un aporte al fomento de la actividad física, pero su beneficio es muy bajo para las necesidades de transporte urbano.