

Contacto de Prensa:

Ana María Piola B.

COMUNICADOS

apiola@comunicadoschile.com

+56994697550

**Cristián Reitze, Presidente de la ANIM**

**“Con la aprobación de la Ley de Convivencia Vial evitaremos muchos accidentes fatales”**

* Como un paso adelante hacia el desarrollo, igualando el límite máximo de velocidad en zonas urbanas al resto de los países OCDE (50 KMh), esta es una Ley que promueve una mejor convivencia entre motociclistas, automovilistas, ciclistas, transporte público y peatones, ademas de reducir significativamente los niveles gravedad de los accidentes y atropellos.

Un gran avance en términos de Seguridad de las personas y para un mejor desempeño del tránsito en las ciudades, es la nueva Ley de Convivencia Vial que, si bien pasa a la Cámara de Senado, ya fue aprobada en la de Diputados.

“Los usuarios de motocicletas ya están celebrando, ya que seguramente nuestros representantes en el Congreso velarán por la seguridad de las personas y se sumarán en el apoyo al cambio fundamental de la Ley, que baja el límite máximo de conducción en zonas urbanas (de 60 a 50 Km/h)”, asegura Cristián Reitze, quien preside la Asociación Nacional de Importadores de Motocicletas, ANIM, gremio que apoya todos los cambios regulatorios y decisiones que puedan beneficiar la seguridad de conductores y peatones.

El cambio principal que la Ley propone es bajar de 60 a 50 K/hora la velocidad de vehículos en la ciudades, traerá grandes beneficios en seguridad para conductores y transeúntes: Un 90% la severidad de las lesiones en caso de atropello y en un 25% los índices de mortalidad en accidentes viales, aseguran desde la ANIM, agrupación que reúne a más del 80% del mercado de las motocicletas en Chile. Para mundo de las Motos y la ANIM, este es el punto más importante de la propuesta son los beneficios asociados al bajar la velocidad de los vehículos en zonas urbanas.

Vale destacar que de los 34 países que integran la OCDE, Chile es el que tiene mayor tasa de muertes por accidentes viales y el único con una velocidad urbana mayor a 50 Km/h en todo el territorio nacional.

“Fuimos testigos de cómo las autoridades privilegiaron la evidencia técnica que respalda la efectividad de la medida por sobre los juicios de valor o conveniencia personales, por lo cual, agradecemos el voto por la disminución de la velocidad urbana, haciéndose responsables de salvar vidas humanas”, asevera Constanza Mujica de Goyeneche, directora ejecutiva de la ANIM. “Ahora queremos ver cómo se aprueba definitivamente”, sostiene.

“La diferencia entre arrollar o no a un peatón, ciclista o motociclista, no depende de cuan moderno sea el automóvil, o si posee sistema ABS o no, sólo depende del tiempo de respuesta del reflejo humano entre visualizar al peatón y apretar el freno, a 60Km/h ese tiempo es insuficiente”, concluye Constanza Mujica.

**Resumen de la Nueva Ley**

La propuesta legal, derivada a la Comisión de Obras Públicas, Transportes y Telecomunicaciones, reduce la velocidad máxima en zonas urbanas de 60 k/h a 50 k/h para vehículos y motocicletas de menos de 3.860 kilogramos; faculta a las municipalidades para establecer en el radio urbano zonas de tránsito calmado; y determina un conjunto de obligaciones para los conductores de ciclos (bicicletas) que transiten por calles en caso de inexistencia de ciclovías, junto con fijar normas para rebasarlas por otros vehículos motorizados, entre ellos las motocicletas.

La propuesta busca, en primer término, mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transportes, para lo cual se avanza en definir y reconocer sus diferentes especificidades. Además, aborda medidas para mejorar la seguridad vial, estándares de operación y seguridad, promueve una diferenciación de los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que los primeros son vehículos "no motorizados".

La iniciativa propone también, como otra medida de seguridad vial, facultar a las municipalidades para establecer, por razones fundadas, zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

Además, se plantea incorporar materias de convivencia vial en las Escuelas de Conductores; se determina que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sea el organismo encargado de definir las condiciones técnicas, de gestión, operación y seguridad de las vías para ciclistas; y se fija la meta de visibilizar la bicicleta dentro de la Ley de Tránsito, incorporando para ello definiciones sobre ciclos, bicicletas y triciclos.

Esta visualización no es solo estética sino que también práctica, pues la inclusión en general de los ciclos permitirá generar políticas y normas que permitan una adecuada coordinación con otros modos de transporte y, con ello, una mejora en la movilidad de las personas, se definió.

Esta Ley también propone aumentar la visualización y por tanto la seguridad en las calles para motos y ciclos definiendo una zona de frenado preferencial por delante de los vehículos motorizados en semáforos de alto tránsito.

Estudio de la Oficina Australiana de la Seguridad de Transporte, ATSB, expone en esta gráfica el Impacto de la velocidad en la severidad de los accidentes:

**Infograma**

