

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p style="text-align: center;"><b>“TITULO I</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Objetivo</b></p> <p><b>Artículo 1°.-</b> Esta ley tiene por objeto establecer el deber del Estado de facilitar la generación de las condiciones necesarias, para la promoción y desarrollo del uso de la bicicleta como medio de transporte.</p> <p>Toda persona tiene derecho al uso de la bicicleta como medio de transporte, debiendo respetar las normas que regulan su buen uso.</p>	<p style="text-align: center;"><b>“TITULO I</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Objetivo</b></p> <p><b>Artículo 1°.-</b> Esta ley tiene por objeto establecer el deber del Estado de <del>facilitar la generación de las condiciones necesarias, para la promoción y desarrollo del uso de la bicicleta como medio de transporte</del> <b>generar las condiciones necesarias para posibilitar el desplazamiento en bicicleta desde todo origen hasta todo destino a cualquier hora y en cualquier día del año por las vías vehiculares de uso público del territorio nacional, con al menos las mismas garantías de seguridad, conectividad y comodidad ofrecidas a los usuarios motorizados de las vías, salvo en aquellas ocasiones, en que el cumplimiento de estas condiciones dependa de factores climáticos o geográficos.</b></p> <p>Toda persona tiene derecho al uso de la bicicleta como medio de transporte, debiendo respetar las normas que regulan su buen uso; <b>siendo deber del Estado garantizar el ejercicio de este derecho.</b></p> <p><b>Toda persona tiene derecho a estacionar su bicicleta en forma segura al término de su trayecto; siendo deber del Estado y de la sociedad en su conjunto garantizar el ejercicio de este derecho.</b></p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p><b>Artículo 2°.-</b> El Estado para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo anterior podrá:</p> <p>a) Incorporar en sus políticas, planes y programas, el uso de la bicicleta como un medio de transporte;</p>	<p><b>Artículo 2°.-</b> El Estado para dar cumplimiento a lo señalado en el artículo anterior <del>podrá:</del> <b>deberá:</b></p> <p>a) Incorporar en sus políticas, planes y programas, el uso <b>y promoción</b> de la bicicleta como un medio de transporte, <b>deporte y recreación;</b></p>	
<p>b) Coordinar las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte de modo que se integre la bicicleta como medio de transporte;</p>	<p>b) Coordinar las políticas de desarrollo urbano y las políticas de transporte <del>de modo que se integre la bicicleta como medio de transporte</del> <b>para lograr una integración plena y segura de la bicicleta al tránsito, considerándola vehículo prioritario por su fragilidad y contribución a la salud de las personas y del planeta;</b></p>	
<p>c) Coordinar políticas de prevención y promoción de salud y de deportes, con políticas de transporte activo a tracción humana, de manera de fomentar la actividad física utilitaria;</p>	<p>c) Coordinar políticas de prevención y promoción de salud y de deportes, con políticas de transporte activo a tracción humana, de manera de fomentar la actividad física utilitaria;</p>	
<p>d) Promover y legitimar a la bicicleta como un medio de transporte;</p>	<p>d) Promover y legitimar a la bicicleta como un medio de transporte, eficiente, saludable, de beneficio público e interés universal;</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>e) Promover la participación de la ciudadanía en la generación y desarrollo de las condiciones para el fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte;</p>	<p>e) Promover la participación de la ciudadanía en la generación y desarrollo de las <del>condiciones para el</del> <b>una política de Estado y de un Sistema Nacional de Fomento al uso de la bicicleta como medio de transporte; ciclismo vehicular y deportivo;</b></p>	
<p>f) Promover la generación de condiciones de seguridad vial necesarias para el uso de la bicicleta, y</p>	<p>f) <del>Promover la generación de</del> <b>Establecer</b> condiciones de seguridad vial necesarias para el uso de la bicicleta, <del>y</del> <b>decretando —medidas de calmado de tránsito y una nueva escala diferenciada para limitar las velocidades máximas de circulación en ciudad, acorde a parámetros internacionales de respeto a la vida y a las características de uso, flujo y entorno de las vías;</b></p>	<p>Para garantizar la seguridad vial peatonal, de ciclistas y de no motorizados en general, es fundamental la reducción de la velocidad máxima y medidas de calmado de tráfico en áreas residenciales, alrededor de centros de salud, educación y áreas comerciales con mucho tráfico peatonal. La experiencia internacional lo demuestra.</p> <p>El Departamento de Tránsito de EEUU estimó que sólo un 5% de los peatones morirían al ser golpeados por un vehículo desplazándose a 30 km/h, mientras que la tasa de fatalidad llega a un 40% a una velocidad de impacto de 50 km/h, a un 80% a 65 km/h, o incluso cerca del 100% sobre los 80 km/h (US Department of Transportation, 1999: <a href="http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/H809012.html">http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/H809012.html</a>)</p> <p>También una investigación en Reino Unido encontró que reducir la velocidad en 20 millas por hora (30 k/h aprox.) redujo el total de accidentes en un 70% y de accidentes con niños en un 80%.</p> <p>Por otro lado, un importante Manual holandés – alemán recientemente publicado señala que el riesgo de muerte para un ciclista o peatón baja en un 2 a 3% por cada km/h menos de velocidad del motorizado (I-CE, GTZ:</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		2009. <a href="http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=1462&amp;Itemid=40&amp;lang=uk">http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=1462&amp;Itemid=40&amp;lang=uk</a>
g) Ejecutar programas destinados al uso y promoción de la bicicleta.	g) <b>Desarrollar y</b> ejecutar programas, <b>estudios, campañas e instrumentos</b> destinados al uso y promoción a educar, promover y fomentar entre todos los usuarios de las vías el uso seguro de la bicicleta y el principio de respeto y protección del más vulnerable y de <u>quienes generan</u> menor huella ecológica;	
	<u>h)</u> Decretar para las nuevas obras de construcción de edificios públicos y privados <b>de</b> atención de público, de infraestructura vial rural y urbana, <u>así como de</u> parques y espacios públicos, la obligatoriedad de incorporar facilidades para la circulación y estacionamiento de bicicletas, <u>estableciendo</u> plazos <u>para la adecuación a estos fines de los ya construidos.</u>	Actualmente se encuentra en proceso de toma de conocimiento de la Contraloría el decreto MINVU para la habilitación de bicigestacionamientos en edificios públicos y privados de atención de público. Este punto complementa aquello, haciéndolo extensivo también a los edificios ya construidos.
	<u>i)</u> Incorporar transversalmente en el currículum educativo de enseñanza básica, media y superior programas de rutas seguras a clases, materias de bicicultura y programas que enseñen a <u>usar la bicicleta</u> y a circular en <u>ella.</u>	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 transportes.
	<u>j)</u> Establecer que todo nuevo diseño de infraestructura vial y muy especialmente los relacionados con la bicicleta, deben <u>consultarse a la ciudadanía en forma similar a los procesos de participación ciudadana establecida en otras normas legales,</u> <del>estar siempre sujetos a procesos</del>	Participación ciudadana, CONAMA.

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
	<p><del>de participación ciudadana</del> para determinar su pertinencia, ubicación, <del>confección,</del> <del>elaboración,</del> evaluación y monitoreo.</p>	
	<p><del>k)</del> Diseñar <del>una</del> estrategia de masificación de la bicicleta a través de programas de subsidio y crédito para la adquisición, <del>de</del> donación de bicicletas y triciclos, introducción de nuevos modelos y tecnologías, <del>así como</del> franquicias tributarias y arancelarias, establecimiento de instrumentos de estímulo y fomento de actividades empresariales relacionadas con la bicicultura y el biciturismo, estudios para establecer modelos de cálculo y certificación de disminución de CO2 para <del>el</del> mercado internacional del carbono y de desincentivos económicos al uso del automóvil particular.</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p style="text-align: center;"><b>TÍTULO II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>De la acción estatal y municipal</b></p> <p><b>Artículo 3°.-</b></p> <p>El Estado promoverá la adaptación de las vías públicas para la circulación de la bicicleta, según los mejores parámetros de diseño, establecidos por la experiencia nacional e internacional, con participación y consulta de la ciudadanía y organizaciones de usuarios.</p>	<p style="text-align: center;"><b>TÍTULO II</b></p> <p style="text-align: center;"><b>De la acción estatal y municipal</b></p> <p><b>Artículo 3°.-</b> El Estado <b>definirá,</b> con participación de la sociedad civil, <b>según lo dicho en la letra j) del artículo anterior y en</b> un plazo no superior a un año, un Sistema Nacional de Fomento al Uso de la Bicicleta, como parte de su estrategia nacional de desarrollo sustentable <b>e inclusivo,</b> innovación, eficiencia y autonomía energética <b>y</b> de transportes.</p> <p>El Estado <del>promoverá la adaptación de las vías públicas</del> <b>establecerá un plan de adaptación gradual de los actuales sistemas de tránsito de las principales ciudades de Chile</b> para la circulación <b>integrada y segura</b> de la bicicleta, según los mejores parámetros <del>de diseño,</del> establecidos por la experiencia nacional e internacional, con participación y consulta de la ciudadanía y organizaciones de usuarios.</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p><b>Artículo 4°.-</b> Las Municipalidades podrán incluir el uso de la bicicleta en sus planes, programas y políticas de transporte, salud, educación, ordenamiento territorial, cultura y deporte, entre otros. Para ello, podrán incorporar políticas, planes y programas de transporte sustentable en el acceso a los centros de equipamiento y servicios, en los puntos de destino relevantes de sus comunas y particularmente en los centros de trabajo, de educación, de salud y de compras.</p>	<p><b>Artículo 4°.-</b> Las Municipalidades <del>podrán estar</del> <b>facultadas para</b> incluir <del>el uso de a la</del> bicicleta en sus planes, programas y políticas de transporte, salud, educación, <b>gestión ambiental</b>, ordenamiento territorial, cultura y deporte, entre otros. Para ello, <b>podrán postular a financiamiento del FNDR, de Chiledeportes y otros fondos nacionales e internacionales para desarrollar</b> <del>incorporar</del> políticas, planes y programas de transporte sustentable <b>comunales e intercomunales <u>en asociación con otros municipios.</u></b> <del>en el acceso a los centros de equipamiento y servicios, en los puntos de destino relevantes de sus comunas, y particularmente en los centros de trabajo, de educación, de salud y de compras.</del></p>	
<p>Cada municipio podrá, además, contar con una política municipal de fomento del uso de la bicicleta, que incluya elementos de infraestructura, inmobiliario público, educación, fondos para el uso de organizaciones territoriales, y otros</p>	<p>Cada municipio podrá, además, contar con una política municipal de fomento del uso de la bicicleta, que incluya elementos de infraestructura, inmobiliario público, educación, fondos para el uso de organizaciones territoriales, y otros elementos que provean la infraestructura, las actividades culturales y la educación necesaria para un sano uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana.</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>elementos que provean la infraestructura, las actividades culturales y la educación necesaria para un sano uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana.</p>		
<p>Todo municipio podrá definir en su Plan Regulador y en otros instrumentos de planificación, zonas de calmado de tráfico.</p> <p>El presupuesto anual de cada Municipio podrá contemplar un ítem destinado al financiamiento de proyectos, tanto de infraestructura como de promoción, que favorezcan el uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana. Estos fondos también deberán considerar las necesidades de las personas con movilidad reducida.</p>	<p>Todo municipio podrá definir en su Plan Regulador y en otros instrumentos de planificación, zonas de calmado de tráfico, <b>zonas 20 - 30 y zonas libres de motores, quedando facultado para disminuir la velocidad máxima de circulación en las vías de su comuna.</b></p> <p>El presupuesto anual de cada Municipio podrá contemplar un ítem destinado al financiamiento de proyectos, tanto de infraestructura como de promoción, que favorezcan el uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana. Estos fondos también deberán considerar las necesidades de las personas con movilidad reducida.</p>	<p>Para garantizar la seguridad vial peatonal, ciclistas y de los no motorizados en general, es fundamental la reducción de la velocidad máxima y medidas de calmado de tráfico en áreas residenciales, alrededor de centros educativos, de salud y áreas comerciales, con mucho tráfico peatonal. La experiencia internacional lo demuestra.</p> <p>El Departamento de Tránsito de EEUU estimó que sólo un 5% de los peatones morirían al ser golpeados por un vehículo desplazándose a 30 km/h, mientras que la tasa de fatalidad llega a un 40% a una velocidad de impacto de 50 km/h, a un 80% a 65 km/h, o incluso cerca del 100% sobre los 80 km/h (US Department of Transportation, 1999: <a href="http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/H809012.html">http://www.nhtsa.dot.gov/people/injury/research/pub/H809012.html</a>)</p> <p>También una investigación en Reino Unido encontró que reducir la velocidad en 20 millas por hora (30 k/h aprox.) redujo el total de accidentes en un 70% y de accidentes con niños en un 80%.</p> <p>Por otro lado, un importante Manual holandés – alemán recientemente publicado señala que el riesgo de muerte para un ciclista o peatón baja en un 2 a 3% por cada km/h menos de velocidad del motorizado (I-CE, GTZ: 2009).</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		<a href="http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=1462&amp;Itemid=40&amp;lang=uk">http://www.sutp.org/index.php?option=com_content&amp;task=view&amp;id=1462&amp;Itemid=40&amp;lang=uk)</a>
<p align="center"><b>TÍTULO III</b></p> <p align="center"><b>De los estacionamientos para las bicicletas y el intercambio modal</b></p> <p><b>Artículo 5°.-</b> Los gobiernos regionales y las municipalidades podrán desarrollar y financiar, en conjunto, estacionamientos para bicicletas en la vía pública.</p>	<p align="center"><b>TÍTULO III</b></p> <p align="center"><b>De los estacionamientos para las bicicletas y el intercambio modal</b></p> <p><b>Artículo 5°.-</b> Los gobiernos regionales y las municipalidades podrán desarrollar y financiar, en conjunto, estacionamientos para bicicletas en la vía pública, <u>en la red de salud y en establecimientos educativos.</u> <del>Asimismo, financiar, sistemas de transporte público no motorizado, como bicicletas públicas y bicitaxis, y también programas de subvención a bicicletas con criterios sociales, de género, para transporte de niños y de pequeñas cargas.</del></p>	
<p><b>Artículo 6°.-</b> El Estado fomentará la habilitación de facilidades para el intercambio modal entre la bicicleta y los medios de transporte público de pasajeros.</p>	<p><b>Artículo 6°.-</b> El Estado fomentará la habilitación de facilidades para el intercambio modal entre la bicicleta y los medios de transporte público de pasajeros, <b>a través de servicios asociados de biciestacionamientos de corta y larga estadía en terminales y estaciones de buses, metro, trenes, rodoviarios y aeropuertos, instalación de portabicicletas en buses de transporte público urbano e interurbano, sistemas regionales de bicicletas públicas,</b> <del>entre otras facilidades.</del></p>	
<p align="center"><b>TÍTULO IV</b></p>	<p align="center"><b>TÍTULO IV</b></p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p><b>Disposiciones generales</b></p> <p><b>Artículo 7°.-</b> Declárese como día nacional sin auto el 22 de septiembre de cada año.</p> <p>Le corresponderá al Estado adoptar todas las medidas necesarias para incentivar la prescindencia del vehículo particular para los desplazamientos en la ciudad.</p>	<p><b>Disposiciones generales</b></p> <p><b>Artículo 7°.-</b> Declárese como día nacional sin autos el 22 de septiembre de cada año.</p> <p>Le corresponderá al Estado <b>-con participación de la sociedad civil, medios de comunicación y empresas-</b> adoptar todas las medidas necesarias para incentivar la prescindencia del <del>vehículo</del> <b>automóvil</b> particular para los desplazamientos en la ciudad, <b>realizar actividades y campañas de información y difusión a nivel nacional sobre las externalidades negativas del uso indiscriminado del automóvil_ <del>versus</del> las ventajas del transporte público y medios no motorizados.</b></p>	
<p><b>Artículo 8°.-</b> Modifíquese la ley N° 18.290 de la siguiente manera:</p> <p><b>1)</b> En el artículo 2°:</p> <p><b>a)</b> Agréguese a continuación de la definición de "caminos", las siguientes definiciones, nuevas:</p> <p>-Bicicleta: es un vehículo impulsado exclusivamente por la fuerza humana de una</p>	<p><b>Artículo 8°.-</b> Modifíquese la ley N° 18.290 de la siguiente manera:</p> <p><b>1)</b> En el artículo 2°:</p> <p>a) Agréguese a continuación de la definición de "caminos", las siguientes definiciones, nuevas:</p> <p>-Bicicleta: es un vehículo impulsado exclusivamente por la fuerza humana de una o más personas, que consta de dos o más ruedas. <b>Una</b></p>	<p>Se mejoran las definiciones propuestas y se agregan otras nuevas, en base a estudio internacional comparativo.</p> <p>Es importante que las definiciones legales sean lo más acuciosas posible, y que se hagan eco del trabajo de los más destacados expertos internacionales en desarrollo cicloinclusivo.</p> <p>En este sentido, las definiciones aquí propuestas han sido trabajadas con Jeroen Buis, consultor internacional de <a href="#">Interface for Cycling Expertise</a> que ha asesorado a diversos países en Sudamérica, África, Asia y Europa, y con <a href="#">Juan de Dios Ortúzar</a>, académico de la Pontificia Universidad Católica de Chile, además de su revisión por las agrupaciones prociclistas que conforman</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>o más personas, que consta de dos o más ruedas.</p> <p>-Ciclista: conductor o conductora de bicicleta.</p> <p>-Ciclovia: es la vía pública destinada principalmente a la circulación de bicicletas. Las ciclovias pueden ser urbanas o rurales y bidireccionales o unidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en ambos sentidos.</p>	<p><b>bicicleta es un vehículo humano, liviano y frágil, de emisión cero y la más alta eficiencia energética, <u>parte de</u> cuya carrocería es el propio cuerpo de su conductor. Se entenderán, asimismo, para todos los efectos legales como bicicletas, los aparatos de pedaleo asistido, con las características arriba señaladas, cuyo motor deja de funcionar ante la ausencia de pedaleo y bajo la condición de usar propulsión basada en <u>energías no contaminantes</u>.</b></p> <p>-Ciclista: conductor o conductora de bicicleta.</p> <p>-Ciclovia: es la vía pública <b>segregada físicamente con bandejes, soleras, tachas, tachones, topones u otros elementos separadores</b>, destinada <del>principalmente</del> <b>exclusivamente</b> a la circulación de bicicletas. Las ciclovias pueden ser urbanas o rurales y bidireccionales o unidireccionales, según se permita en ellas la circulación en uno o en ambos sentidos.</p> <p>-Ciclobanda: <b>Pista para la circulación exclusiva de bicicletas, segregada mediante señales visuales no físicas, utilizando elementos como la señalización vial, pavimento de colores y la demarcación lineal.</b></p> <p>-Vía compartida: <b>Vías donde las ciclistas comparten la calzada con el tráfico motorizado sin ninguna infraestructura especializada para bicicletas. Peatones pueden tener su propia</b></p>	<p>Ciclistas Unidos de Chile.</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>-Red ciclista: Conjunto de ciclovías que cubren una determinada ciudad o zona geográfica.</p>	<p>vereda o compartir la calzada con los vehículos.</p> <p>-Pista recreativa: Sendero construido en aceras y parques para la circulación exclusiva de bicicletas, con fines recreativos, segregada físicamente del espacio peatonal y de las vías de tránsito vehicular.</p> <p>-Cicloruta: Ruta completa de un punto de origen a un destino, diseñada para el tránsito seguro de ciclistas a partir de sus flujos naturales y prioridades expresadas, compuesta por intersecciones reguladas y tramos que pueden tener distinto tipo de infraestructura protectora, en función del tipo de vía, y de la velocidad y volumen de su carga vehicular. Una cicloruta puede contemplar intersecciones reguladas y tramos de ciclovías, ciclobandas, vías compartidas, parques, bandejones, zonas 30, facilidades para superar barreras naturales o artificiales como túneles, puentes, biciascensores, entre otros.</p> <p><del>-Red ciclista: Conjunto de ciclovías que cubren una determinada ciudad o zona geográfica.</del></p> <p>-Red ciclovial: Red integrada de ciclorutas, intersecciones reguladas, biciestacionamientos y otras ciclofacilidades que conecta orígenes y destinos de ciclistas en toda una comuna, ciudad o zona geográfica.</p> <p>-Bicicletero: Dispositivo de uso público que</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>-Guarderías de Bicicletas: lugar destinado en la vía pública al estacionamiento de bicicletas.</p>	<p>permite estacionar, sin vigilancia, una bicicleta, con candado. Normalmente se usa por intervalos de tiempo menores 0-2 horas (corta estadía)</p> <p>-Guardería de bicicletas: <del>lugar destinado en la vía pública al estacionamiento de bicicletas.</del>  <b>Servicio para guardar bicicletas con tarifas asociadas al tiempo de uso, en lugar cerrado, con casilleros o guardia, que permite guardar bicicletas con mayor seguridad. Puede ser de corta, media y larga estadía (sobre 8 horas, todo el día, toda la noche)</b></p> <p>-Biciestacionamiento: lugar de uso público y gratuito destinado al estacionamiento masivo y seguro de bicicletas, de corta y larga estadía.</p> <p><b>Sistema de Transporte Público en Bicicleta (TPB): sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad, dispuestas para su alquiler a bajo costo, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro del ámbito de una ciudad.</b></p>	
<p>b) Suprímase la actual definición de "ciclovía o ciclopista".</p>	<p>b) Suprímase la actual definición de "ciclovía o ciclopista".</p>	
	<p>2) En el artículo 30, <del>agreguese al término del artículo</del> la frase siguiente:   <b>En <u>la</u> enseñanza básica y media, los programas</b></p>	<p>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</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
	<b>deberán comprender la conducción de bicicletas, la conducción grupal en tránsito y nociones de mecánica básica de bicicletas.</b>	disposiciones que regulan el tránsito, el uso de las vías públicas y los medios de transportes.
<p><b>2)</b> Agréguese el siguiente literal h) nuevo, al artículo 31:</p> <p>"h) Conocer las normas que rigen la circulación de bicicletas."</p>	<p><del>2)</del> <b>3)</b> Agréguese el siguiente literal h) nuevo, al artículo 31:</p> <p>"h) Conocer las normas que rigen la circulación de bicicletas."</p>	<p>Artículo 31.- Las Escuelas para Conductores podrán ser de clase A, para Conductores Profesionales y no profesionales, y, de Clase B, para postulantes de licencia no profesional, Clases B y C, o Especial Clase D. Las Escuelas deberán impartir los conocimientos, destrezas y habilidades necesarias para la conducción de los vehículos motorizados a que se refiere la respectiva licencia.</p>
	<p><b>4)</b> Agréguese el siguiente literal i) nuevo, al artículo 31:</p> <p><b><u>"i) Podrán también establecerse Escuelas de Bicicleta para conductores de vehículos no motorizados."</u></b></p>	
<p><b>3)</b> Suprímase en el inciso segundo del artículo 72°, la siguiente frase "y las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes."</p>	<p><del>3)</del> <b>5)</b> Suprímase en el inciso segundo del artículo 72°, la siguiente frase "y las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes."</p>	<p>Artículo 72.- Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran o el reglamento lo determine, los vehículos deberán llevar encendidas las luces que éste establezca. Sin embargo, las motocicletas, bicimotos, motonetas y similares, deberán circular permanentemente con sus luces fijas encendidas y las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes. CONTENIDO MÁS ADELANTE EN CAPÍTULO ESPECIAL: "DE LOS CICLISTAS"</p>
<p><b>4)</b> Suprímase del artículo 83° los vocablos "triciclos y bicicletas."</p>	<p><del>4)</del> <b>6)</b> Suprímase del artículo 83° los vocablos "triciclos y bicicletas."</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>5) Suprímase del artículo 84° la siguiente frase final "El uso de casco protector, en el caso de las bicicletas, será exigible sólo en las zonas urbanas."</p>	<p><del>5)</del> 7) Suprímase del artículo 84° la siguiente frase final "El uso de casco protector, en el caso de las bicicletas, será exigible sólo en las zonas urbanas."</p>	
<p>6) En el artículo 134°</p> <p>a) Sustitúyase la coma existente entre las palabras "motonetas" y "bicimotos" por una letra "y".</p> <p>b) Suprímase las palabras "y bicicleta".</p>	<p><del>6)</del> 8) En el artículo 134°</p> <p>a) Sustitúyase la coma existente entre las palabras "motonetas" y "bicimotos" por una letra "y".</p> <p>b) Suprímase las palabras "y bicicleta".</p>	<p>Artículo 134.- Las personas que conduzcan motocicletas, motonetas, bicimotos y bicicletas, no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías destinadas al uso exclusivo de estos vehículos. CONTENIDO MÁS ADELANTE EN CAPÍTULO ESPECIAL: "DE LOS CICLISTAS"</p>
	<p>9) <b>Suprímase del artículo 133° la frase "sus conductores sólo deberán transitar por ellas y"</b></p>	<p>Artículo 133.- Si se destinaran o señalaran vías o pistas exclusivas para el tránsito de bicicletas, motonetas, motocicletas o similares, sus conductores sólo deberán transitar por ellas y quedará prohibido a otros vehículos usarlas. NO ES CONVENIENTE NI JUSTO OBLIGAR A LOS CILISTAS A USAR GRAN PARTE DE LAS CICLOVÍAS CONSTRUIDAS A LA FECHA, QUE EN LUGAR DE FACILITAR LA CIRCULACIÓN, LA HACEN MÁS LENTA, DIFÍCIL Y PELIGROSA. LOS CICLISTAS DEPORTIVOS, CON BICICLETAS PISTERAS NO PUEDEN ENTRENAR EN LAS CICLOVÍAS ACTUALES, NI CIRCULAR POR ELLAS SIN DAÑAR SUS VEHÍCULOS</p>
<p>7) Suprímase del artículo 136° la palabra "bicicletas".</p>	<p><del>7)</del> 10) Suprímase del artículo 136° la palabra "bicicletas".</p>	<p>Artículo 136.- Ningún conductor de bicicletas, motocicletas, motonetas y bicimotos, podrá transportar carga que le impida mantener ambas manos sobre el manubrio y el debido control del vehículo o su</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		necesaria estabilidad. CONTENIDO MÁS ADELANTE EN CAPÍTULO ESPECIAL: "DE LOS CICLISTAS"
	<p>11) En el artículo 150°</p> <p>a) numeral 1.1, sustitúyase el número "60" por "50"</p> <p>b) numeral 1.2, sustitúyase el número "50" por "40"</p>	<p>Artículo 150.- Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los Artículos anteriores, serán límites máximos de velocidad los siguientes:</p> <p>1.- En zonas urbanas:</p> <p>1.1. Vehículos de menos de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular y motocicletas: <del>60</del> 50 kilómetros por hora.</p> <p>1.2. Vehículos con más de 17 asientos, incluido el del conductor, buses, camiones de 3.860 kilogramos de peso bruto vehicular o más y vehículos de transporte escolar: <del>50</del> 40 kilómetros por hora.</p>
<p>8) Créase el siguiente Título X nuevo, denominado "De los Ciclistas", pasando el actual "Título X" a ser "XI" y así sucesivamente.</p>	<p><del>8)</del> 12) Créase el siguiente Título X nuevo, denominado "De los Ciclistas", pasando el actual "Título X" a ser "XI" y así sucesivamente.</p>	
<p><b>Título X</b> <b>De los Ciclistas</b></p> <p><b>Artículo 137 A.-</b> Quien conduzca una bicicleta deberá ir sentado a horcajadas en posición hacia delante y manteniendo ambas manos asidas al manubrio, además de hacer uso de los elementos de</p>	<p><b>Título X</b> <b>De los Ciclistas</b></p> <p><del>Artículo 137 A.-</del> Quien conduzca una bicicleta deberá ir sentado a horcajadas en posición hacia delante y manteniendo ambas manos asidas al manubrio, <b>salvo al señalar virajes</b>, además de hacer uso de los elementos de seguridad que la ley establezca.</p>	<p>Esta definición contempla solo cierto tipo de bicicletas, las mountainbikes y las pisteras. No contempla las híbridas, las "urbanas" (donde el cuerpo va erguido) las bicicletas reclinadas (hacia atrás), "recumbentes", ni aquellas para discapacitados, donde los pedales se impulsan con las manos.</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
seguridad que la ley establezca.		
<b>Artículo 137 B.-</b> Las bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñadas y equipadas.	Artículo 137 B.-- <del>Las bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñadas y equipadas.</del> <b>Las bicicletas podrán usarse para transportar 1 o más pasajeros mientras no se vea amenazada la integridad física de quienes se transportan en ella o la integridad de los otros usuarios de la vía en que transitan.</b>	
<b>Artículo 137 C.-</b> Los ciclistas no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías de uso exclusivo, compartido o preferencial para bicicletas. Durante la noche y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, los ciclistas deberán transitar unos en pos de otros, lo que harán, en todo caso, en los túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel.	Artículo 137 C.- Los ciclistas no podrán transitar en grupos de más de dos en fondo, excepto en las vías de uso exclusivo, <del>compartido</del> o preferencial para bicicletas. Durante la noche y cuando las condiciones de visibilidad lo hagan necesario, los ciclistas deberán transitar unos en pos de otros, lo que harán, en todo caso, en los túneles, puentes y pasos bajo o sobre nivel <b>de uso compartido.</b>	
<b>Artículo 137 D.-</b> Desde media hora antes de la puesta de sol, hasta media hora después de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo	<b>Artículo 137 D.-</b> Desde media hora antes de la puesta de sol, hasta media hora después de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, la bicicleta deberá contar con una luz blanca adelante, una luz roja atrás, y los respectivos reflectores en las ruedas. El	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p>requieran, la bicicleta deberá contar con una luz blanca adelante, una luz roja atrás, y los respectivos reflectores en las ruedas. El ciclista deberá portar y hacer uso del material reflectante definido por reglamento.</p>	<p>ciclista deberá portar y hacer uso del material reflectante definido por reglamento.</p>	
<p><b>Artículo 137 E.-</b> Todo ciclista que lleve como pasajero un niño menor de seis años deberá cargarlo en un asiento diseñado especialmente para ello. El niño deberá usar siempre un casco protector. Ningún niño permanecerá en el asiento especial de la bicicleta, a menos que el ciclista esté en control inmediato de la misma.</p>	<p><b>Artículo 137 E.-</b> Todo ciclista que lleve como pasajero un niño menor de <del>seis</del> <b>cuatro años</b> deberá cargarlo en un <del>asiento diseñado especialmente para ello</del> <b>una estructura implementada para dicho fin</b>. El niño deberá usar siempre un casco protector. Ningún niño permanecerá en el <del>asiento especial de la bicicleta, a menos que el ciclista esté en control inmediato de la misma.</del></p>	<p>Cada día aparecen nuevos modelos de bicicletas, accesorios y carros diseñados para llevar con seguridad bebés y niños, en una amplia gama de tipos y formas En Chile, en sectores populares los padres arman e instalan en sus bicicletas ingeniosas estructuras que les permiten transportar en sus bicicletas a sus niños en forma segura.</p> <p>Las bicicletas porta-bebés actuales son verdaderos coches con pedales, muchas veces con tres y cuatro ruedas, donde los niños pueden permanecer seguros prescindiendo de acompañamiento de adultos, pensadas para que los niños puedan aguardar sentados mientras se realiza algún trámite. Ver <a href="http://www.taga.nl">www.taga.nl</a></p>
<p><b>Artículo 137 F.-</b> En caso de compartir espacios con peatones, los ciclistas deben ceder el paso y respetar las velocidades, necesidades y condiciones de éstos.</p>	<p><b>Artículo 137 F.-</b> En caso de compartir espacios con peatones, los ciclistas deben ceder el paso y respetar las velocidades, necesidades y condiciones de <del>éstos.</del> <b><u>aquellos.</u></b></p>	
	<p><b>Artículo 137 G.-</b> En caso de compartir espacios con vehículos motorizados, los ciclistas tendrán</p>	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
	preferencia de paso y los conductores motorizados deben respetar las velocidades, necesidades y condiciones de <u>aquellos</u> .	
Artículo 137 G.- Los ciclistas deben usar las señales manuales señaladas en el artículo 142° de esta ley.	Artículo 137 G. H.- Los ciclistas deben usar las señales manuales señaladas en el artículo 142° de esta ley.	
Artículo 137 H.- Los ciclistas pueden circular, a menos que se señalice explícitamente lo contrario, en cualquier vía o camino público con excepción de las autopistas y autovías. En caso de existir una ciclovia deberán hacer uso de ella.	<del>Artículo 137 H.- Los ciclistas pueden circular, a menos que se señalice explícitamente lo contrario, en cualquier vía o camino público con excepción de las autopistas y autovías. Las bicicletas tienen derecho a circular en cualquier vía o camino público. Toda vía para uso exclusivo de motorizados -autopistas y autovías- deberá incorporar paralelamente vías para uso exclusivo de bicicletas de estándar equivalente. En caso de existir una ciclovia deberán hacer uso de ella.</del>	La calidad de las ciclovías existentes hace imposible decretar su uso obligatorio. Los ciclistas deportivos que usan las vías para entrenamiento no pueden usar las ciclovías construidas sobre aceras, ya que éstas no permiten una circulación vehicular fluida, conducen en cada esquina a un desvío que obliga a cruce compartido con peatones, con pérdida de toda preferencia, no son rectas sino van serpenteando entre árboles, postes y todo tipo de obstáculos, frecuentemente se ven interrumpidas por tramos peatonales donde desaparecen completamente, por paraderos de buses y autos estacionados. Otro factor que cierra toda posibilidad de circulación por este tipo de ciclovías con bicicletas pisteras es el bordillo de cemento que las delimita en cada esquina y que destroza estas rápidas, pero delicadas bicicletas. En el caso del ser humano, esos bordillos son extremadamente perjudiciales para las articulaciones.
Artículo 137 I.- Se prohíbe a los ciclistas tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas.	Artículo 137 I.- Se prohíbe a los ciclistas tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas.	

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
<p><b>Artículo 137 J.-</b> En caso de accidente entre una bicicleta y un vehículo motorizado, ocurrido en una ciclovía de uso exclusivo o compartido, se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor del vehículo motorizado. En caso de accidente entre una bicicleta y un peatón, ocurrido en una vía de uso compartido entre peatones y ciclistas, se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor de la bicicleta.</p>	<p><b>Artículo 137 J.-</b> En caso de accidente entre una bicicleta y un vehículo motorizado, ocurrido en una ciclovía de uso exclusivo o <b>en una vía</b> compartida, se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor del vehículo motorizado. En caso de accidente entre una bicicleta y un peatón, ocurrido en una acera peatonal o en una vía de uso compartido entre peatones y ciclistas, se presumirá legalmente responsable del accidente al conductor de la bicicleta.</p>	
<p><b>Artículo 137 K.-</b> Los ciclistas no podrán conducir bicicletas en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol.</p>	<p><b>Artículo 137 K.-</b> Los ciclistas no podrán conducir bicicletas en estado de ebriedad o bajo la influencia de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o bajo la influencia del alcohol.</p>	
<p><b>Artículo 137 L.-</b> Para poder circular en bicicleta es indispensable que ésta tenga:</p> <p>a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;</p>	<p><b>Artículo 137 L.-</b> Para poder circular en bicicleta es indispensable <del>que ésta tenga:</del></p> <p>a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;</p>	
<p>b) Espejo retrovisor, en un</p>	<p><del>b) Espejo retrovisor, en un lado a lo menos;</del></p>	<p>El espejo se instala en el manubrio de la bicicleta, una</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
lado a lo menos;		<p>de las partes más sensibles e inestables de la bicicleta, caracterizado por el movimiento y giro constante, voluntario e involuntario, producto incluso de las imperfecciones del pavimento, hecho que hace cuestionable la eficiencia de este accesorio. Por otra parte tanto el espejo como su mango o soporte pueden ser causal directa de lesiones para un ciclista que se vea obligado a frenar bruscamente, acción que lo impulsará hacia delante. El espejo retrovisor es a veces causal de accidente cuando un automóvil que pasa muy cerca engancha y arrastra al ciclista por el espejo. Los ciclistas deportivos que usan las vías para entrenamiento no pueden usar ningún accesorio fuera de norma en su bicicleta. Su uso debe ser optativo, no obligatorio.</p>
c) Timbre, bocina o similar;	<del>e) Timbre, bocina o similar;</del>	<p>En situación real e imprevista de riesgo de accidente un ciclista no puede soltar el volante para hacer uso de la campanilla. El aparato sonoro de una bicicleta sirve al ciclista para anunciar su presencia y abrirse paso entre otros usuarios de las vías, función perfectamente reemplazable por la voz humana. Los ciclistas deportivos que usan las vías para entrenamiento no pueden usar ningún accesorio fuera de norma en su bicicleta. Su uso debe ser optativo, no obligatorio.</p>
d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, exigible sólo en zonas urbanas.	<del>d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, exigible sólo en zonas urbanas.</del>	<p>Contrario a lo que podría pensarse en primera instancia, el casco no es una solución eficaz para aumentar la seguridad de los y las ciclistas. Así lo demuestran diversos estudios y también cifras a nivel internacional.</p> <p>Según la Federación Ciclista Europea, “el casco ciclistas no es eficaz en colisiones con automóviles” (ECF, 1998: 3), en primer lugar porque sólo resiste</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		<p>impacto inferiores a los 23 km/h, pero también porque protege parcialmente la cabeza en caso de accidente, pero en realidad no está previniendo que este accidente realmente ocurra. La seguridad de la bicicleta sólo mejorará reduciendo los riesgos en su origen: calmando el tráfico. (<a href="http://www.ccub.org/casco-ecf-1.pdf">http://www.ccub.org/casco-ecf-1.pdf</a>)</p> <p>Paradojalmente, ocurre que los países con mayores niveles de uso de la bicicleta en Europa (Holanda, Dinamarca) precisamente no exigen el uso del casco y son, al mismo tiempo, los países con mayores índices de seguridad (riesgo por kilómetro pedaleado). Ver gráfico en: <a href="http://www.cyclehelmets.org/1079.html">http://www.cyclehelmets.org/1079.html</a>. Esto lo logran con un diseño cicloinclusivo de las vías, lo que gatilla un aumento exponencial en el número de viajes en bicicleta. Entonces: a más ciclistas, menos accidentes por km recorrido.</p> <p>Lo contrario ocurrió en Australia, caso ampliamente estudiado en el mundo, en donde la promulgación de una ley que obliga al uso del casco tuvo como resultado una reducción del 30% de ciclistas en las calles, sin disminución real en el número de accidentes. Robinson, 1996: <a href="http://www.bhsi.org/veloaust.htm">http://www.bhsi.org/veloaust.htm</a></p> <p>La evidencia, en distintas partes del mundo, no demuestra la efectividad del casco. Más aún, <u>en ningún lugar un aumento del uso del casco tuvo como consecuencia una disminución en las lesiones</u> de la cabeza al andar en bicicleta. En definitiva, la conclusión es que la seguridad está en la cantidad (<u>“safety in numbers”</u>, según el famoso estudio de Jacobsen): un mayor número de ciclistas en las calles tiene un efecto</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		<p>positivo sobre la conducta de los automovilistas (por la mayor visibilidad y predictibilidad de los y las ciclistas).</p> <p>Andar en bicicleta no es ni más ni menos peligroso que utilizar otros modos de transporte (Ver informe “bicicletas involucradas en siniestros de tránsito”, CONASET 2008 , lo que significa que la imposición de la obligatoriedad de uso de casco solo para ciclistas y no para peatones y automovilistas indicaría una discriminación injustificada.</p> <p><a href="http://www.conaset.cl/portal/portal/default/ciclovias">http://www.conaset.cl/portal/portal/default/ciclovias</a>).</p> <p>Para ciclistas y peatones los accidentes más graves y mortales son colisión y atropello por un vehículo motorizado (por imprudencia del conductor) En ese sentido, la verdadera prevención está en atacar las causas y frecuencias de los accidentes, no sólo intentar disminuir su gravedad. En suma, un buen diseño de las vías, que genere condiciones de tráfico más seguras, es lo que salva vidas en la calzada, y no la imposición de usar “armaduras”.</p> <p>Una segunda línea argumental contraria a la imposición del casco, señala que quien lleva casco podría sentirse menos vulnerable y asumir conductas de riesgo que de otra manera no tomaría (<i>Efecto de Compensación de Riesgos</i>), aumentando la posibilidad de un accidente, lo que sumado a los bajos estándares del casco en Chile, incrementa la posibilidad de una lesión grave. En relación con esto, una investigación en EEUU señala que el uso obligatorio del casco aumenta poco la seguridad real, pero disminuye bastante la cantidad de ciclistas (Hyden, Nilsson y Risser: 1998)</p>

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		<p>En tercer lugar, la obligación del caso tiene un efecto directo sobre la población más pobre, y que usa la bicicleta para trabajar -como los temporeros-, pues un buen casco, que cumpla con requisitos mínimos de calidad, tiene un costo elevado, a lo que se suma los costos que tiene su permanente renovación (cada vez que se golpea, por efecto del sol, o cada dos años, entre otras razones). Por ende, se está imponiendo una carga gratuita a la población más pobre que opta por la bicicleta por ser precisamente un medio de transporte muy barato. La opción es un casco barato, que no cumple con estándares mínimos, y por ende no tendrá efecto alguno en caso de accidente.</p> <p>Por último, cabe señalar que una ley que obligue el uso requeriría vigilancia continua para que se cumpla, y aún así no se conseguiría un nivel muy alto de cumplimiento, por lo que se termina por disminuir el respeto y la credibilidad de las leyes de tránsito en general (por efecto de una “ley muerta”). Cabe resaltar que una abrumadora mayoría de las organizaciones ciclistas y prociclistas, en Chile y el mundo, se oponen a la obligación del casco, y esto no es porque prefieran la inseguridad, sino porque conocen los nefastos resultados de esta legislación en el uso de la bicicleta y, sobretodo, la creciente evidencia de su ineficacia.</p>
e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de carga, o de un acompañante, ubicados en un portaequipaje o asiento	e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de carga <b>ubicada en un portaequipaje o carro de arrastre, y el de pasajeros o acompañantes, ubicados en estructuras implementadas para dicho fin. En ambos casos los pesos soportados por los ejes de las ruedas no</b>	Cada día aparecen nuevos modelos de bicicletas, accesorios y carros diseñados para llevar con seguridad personas, bebés y niños, instrumentos de trabajo y pequeñas cargas. En Chile, en sectores populares los padres arman e instalan en sus bicicletas ingeniosas estructuras que les

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
especial, cuyos pesos no sean superiores a los indicados por el fabricante;	<b>deben superar</b> a los indicados por el fabricante;	permiten transportar a sus niños en forma segura en sus bicicletas.
f) Luces o focos: en la parte delantera deberá estar equipada de un foco o dispositivo que proyecte luz blanca o amarilla y en la parte trasera de un foco o dispositivo que proyecte luz roja;	f) Luces o focos: en la parte delantera deberá estar equipada de un foco o dispositivo que proyecte luz blanca o amarilla y en la parte trasera de un foco o dispositivo que proyecte luz roja, <b>las que serán exigibles solo de noche y desde media hora antes de la puesta del sol.</b>	
g) Huinchas reflectantes en los bordes de cada pedal y en las horquillas delantera y trasera.	g) <b>Tener instaladas</b> huinchas reflectantes en los bordes de cada pedal y en las horquillas delantera y trasera.	
	<b>Artículo 137 M.- Las multas que se cursen a los ciclistas no podrán exceder de 0,2 unidad tributaria mensual y sólo se podrán aplicar en caso de infracciones <u>graves o gravísimas</u> <del>y/o graves</del></b>	Es sabido que en Chile, gran parte del universo de usuarios corresponde a los sectores de menores ingresos y usa la bicicleta por razones económicas. Es importante poder multar las faltas a la ley, pero también hacerlo con sentido de realidad.
	<b>Artículo 137 N.- El uso y obstrucción de vías exclusivas para la circulación de bicicletas por parte de vehículos motorizados se considerará una infracción grave <del>al tránsito. Lo mismo, el no respetar la señalética pro ciclista.</del></b>	Para crear una nueva cultura de respeto al ciclista, resulta fundamental contar con instrumentos que permitan enviar señales fuertes y claras de protección de los espacios ganados y de disuasión de las conductas contrarias a la integración de la bicicleta.
	<b>Artículo 137 Ñ.- Todo ciudadano puede denunciar las infracciones señaladas en el artículo <del>anterior</del>. <u>Si a la denuncia se acompaña además de un instrumento que acredite o documente</u> la infracción y al infractor, su testimonio hará plena prueba respecto a la infracción cometida.</b>	El uso cada vez más extendido de celulares capaces de registrar imágenes con perfecto detalle y nitidez, fecha y hora ha hecho que los ciclistas espontáneamente registren y denuncien faltas tan frecuentes como el uso de ciclovías para estacionar autos ante municipios, medios de comunicación y páginas web. La imposibilidad de fiscalizar estas faltas solo con

Texto mensaje presidencial	Texto propuesto que reúne observaciones y propuestas de organizaciones ciudadanas participantes	Información de contexto, argumentos, casos y experiencias internacionales
		efectivos de carabineros, hace necesaria la participación de los usuarios de bicicleta en la defensa activa y legal de sus derechos.
	<u>Artículo 138.- Dentro del plazo de un año, contado desde la fecha de publicación de la presente ley en el Diario Oficial, el Presidente de la República deberá dictar un Reglamento para la aplicación de todas las disposiciones y medidas contenidas en ella.</u>	