

Anteproyecto de Ley de la Bicicleta entregada en La Moneda

Este texto fue preparado en forma conjunta por Ciclistas Unidos de Chile (CUCH)¹ y el equipo de la Diputada Carolina Tohá, y presentado con una cicletada masiva el sábado 26 julio 2008 en La Moneda, Palacio de Gobierno de Chile. Allí, el gobierno, a través del Ministro Secretario General de la Presidencia José Antonio Viera Gallo, y en presencia de los diputados Carolina Tohá, Jorge Burgos, Gabriel Silber y el Intendente Alvaro Erazo, se comprometió a su pronta tramitación.

*Entre otras instancias, el texto será trabajado por la Comisión Ley de la Bicicleta, de la **MESA CIUDADANÍA-GOBIERNO PARA EL FOMENTO DE LA BICICLETA Y DE UNA BICICULTURA PARA CHILE**, la que fue formalmente constituida el jueves 17 de julio, en la Intendencia de Santiago, con la presencia de representantes de las diferentes organizaciones ciudadanas y territoriales con interés en el tema, y del Intendente de Santiago, Álvaro Erazo; el Subsecretario de Transporte, Raúl Erazo; el Subsecretario de Cultura, Arturo Barrios; y el Director del Metro, Clemente Pérez.*

MOCIÓN DE LOS DIPUTADOS DE LA REPUBLICA CON EL QUE INICIAN UN PROYECTO DE LEY SOBRE USO FOMENTO E INTEGRACIÓN DE LA BICICLETA

VISTOS:

Lo dispuesto en los artículos 63 y 65 de la Constitución Política de la República; lo previsto por la ley nº 18.918 Orgánica Constitucional del Congreso Nacional y lo establecido por el Reglamento de la H. Cámara de Diputados.

CONSIDERANDO:

¹ Los miembros de Ciclistas Unidos de Chile son: Ciudad Viva, CicloRecreoVía, Centro de Bicultura, Ciclistas U. Central, Club Burunú de La Cisterna, MACLETA, YMCA La Florida. Para más informaciones contactarse www.bicicultura.cl, www.macleta.cl, o con info@ciudadviva.cl.

- 1º Que la Constitución Política de la República, en su artículo 19 n° 8, asegura a todas las personas el derecho a vivir en un medio ambiente libre de contaminación;
- 2º Que, asimismo, la Constitución asegura a todas las personas el derecho a circular libremente por el territorio nacional, ateniéndose a las normas establecidas en la ley;
- 3º Que entre las funciones del Estado están el cuidado de la salud y seguridad de las personas, el fomento de la igualdad y la democracia entre los ciudadanos, y el resguardo del medio ambiente, y que, en este sentido, aquellos medios de transporte a tracción humana, particularmente la bicicleta; que muestran mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial y protección del ambiente y que promuevan una mayor civilidad y cooperación entre los usuarios de las redes viales, deben ser materia de fomento y promoción por parte del Estado;
- 4º Que es altamente conveniente para la salud, el bienestar de las personas y del planeta, que la población elija usar modos de transporte a tracción humana, como la bicicleta y la caminata, para resolver parte importante de sus desplazamientos diarios; sustituyendo paulatinamente y en forma creciente a los vehículos motorizados, especialmente los privados.
- 5º Que la presente iniciativa tiene por objetivo promover el uso de la bicicleta, para lo cual se declara a la bicicleta medio de transporte de utilidad pública e interés nacional, cuyo uso debe ser promovido, estimulado y fomentado por el Estado en todos sus niveles.
- 6º Que el uso masivo de la bicicleta en Chile permitirá un desplazamiento más expedito, seguro y cómodo de la población, como ocurre en países como Holanda, Dinamarca o Canadá, donde sus habitantes hacen un uso masivo de este medio de transporte.
- 7º Que la bicicleta es un medio de transporte económico, que permite a sus usuarios ahorrar dinero en transporte, lograr autonomía de movimiento y

mayor movilidad, un acceso más equitativo y expedito al espacio público y a los bienes de la ciudad, produciendo integración, facilitando el contacto y la comunicación entre las personas, fomentando la cohesión social y la seguridad ciudadana.

8º Que existe una extensa literatura nacional e internacional que indica que la integración masiva de la bicicleta al sistema de transporte urbano y rural, particularmente para la realización de viajes cortos y de aproximación a medios colectivos motorizados, optimiza todo el sistema de transporte, disminuyendo la congestión y mejorando las condiciones de viaje de todos los usuarios del sistema.

9º Que la actual saturación vial y contaminación ambiental y acústica en las ciudades chilenas, constituye un problema grave que atenta contra la sustentabilidad y el buen desarrollo social y económico de éstas y del país, exigiendo estrategias de transporte integrales, que aprovechen las fortalezas y minimicen las debilidades de cada modo de transporte. Las ciudades del siglo XXI enfrentan el triple desafío de la contaminación local, el calentamiento global, y un alza inevitable en los precios de las energías tradicionales. Por lo tanto, su desarrollo futuro dependerá de una maximización de sus recursos actuales, entre ellos de las tecnologías de patrimonio universal, como la bicicleta.

10º Que los numerosos estudios médicos realizados hasta la fecha reconocen que ir en bicicleta mejora la salud general. Reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar también a la prevención y control de problemas físicos como la osteoporosis, la diabetes, la obesidad, algunos tipos de cáncer, problemas de orden músculo-esquelético, además de retrasar la aparición de la invalidez, tanto física como mental. Asimismo, los efectos beneficiosos del uso de la bicicleta para la salud pueden ser especialmente importantes en determinados segmentos de la población, como por ejemplo, en la etapa escolar donde la obesidad, producto del sedentarismo, ha alcanzado niveles alarmantes o en las personas de la tercera edad donde el ejercicio moderado y continuado constituye una terapia básica para una vida saludable.

11º Que las bicicletas actuales, construidas con dos, tres y más ruedas, con cambios y diversos accesorios y modelos, constituyen un medio de transporte de fácil manejo, asequible para toda la población y apto para la práctica de personas de todas las edades y condiciones físicas, incluidas las personas con diversos tipos de discapacidad física, que gracias a modelos especiales adquieren autonomía de desplazamiento. Proporcionan, a su vez, una gran flexibilidad y libertad de movimiento, permiten transportar pasajeros, niños y pequeñas cargas, asegurando a sus usuarios una mayor autonomía, versatilidad y una mejor planificación de los tiempos de viaje.

12º Que la experiencia internacional demuestra que ciertas medidas de restricción y control del acceso de vehículos motorizados a determinadas zonas de carácter patrimonial, comercial, turístico o de esparcimiento, contribuyen a la recuperación, revitalización y revalorización del espacio así intervenido. Medidas como prohibición de entrada, zona peatona, sólo bicicletas y peatones, declaración de Zona 20 o Zona 30, donde la velocidad máxima no puede exceder ese límite y otras similares, *calman* el tráfico, producen descongestión vehicular, mayor integración social, aumento de la seguridad y un notorio incremento de peatones y ciclistas, con la consiguiente revitalización económica y social del entorno.

13º Que en los países más desarrollados, el impulso de políticas que fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte, es reconocido como parte imprescindible de cualquier política global de transportes, que aspire a la sostenibilidad ambiental, al bienestar y la equidad social.

14º Que en nuestro país, en el siglo pasado el uso de la bicicleta y de otros medios a tracción humana fue siendo desplazado producto del uso irracional y excesivo de los vehículos motorizados privados, hasta llegar a la situación actual en que sus usuarios no cuentan con las condiciones mínimas para un desplazamiento seguro, eficiente, respetado y cómodo, entre ellas una infraestructura atractiva, segura, directa e integrada.

- 15° Que incluso en hogares que cuentan con un vehículo motorizado, no todos los miembros tienen acceso a usarlo. Este factor, más otros de amplio impacto social, tales como el aumento en el precio de los combustibles y los insumos de la locomoción colectiva o privada motorizada, así como el impacto mundial y la toma de conciencia generalizada sobre los devastadores impactos del calentamiento global del planeta, han llevado a muchas personas, sobretodo jóvenes, a comenzar a usar la bicicleta para trasladarse.
- 16° Que requiriendo el automóvil de una costosa infraestructura vial y estacionamiento en todos los puntos del viaje, para trasladar en promedio a una o dos personas, situación de extrema ineficiencia que origina un deterioro persistente y cada vez más nocivo en el aire y los espacios públicos de la ciudad, colmando calles, veredas y plazas que son requeridos por las personas, particularmente por los niños, jóvenes y adultos mayores para actividades esenciales para la salud, la sociabilidad y el bienestar general. Siendo la bicicleta un vehículo de desplazamiento silencioso, de emisión cero CO₂, que requiere de un mínimo espacio para desplazamiento y estacionamiento, su uso masivo beneficiará a todos y debe ser objeto de políticas públicas de fomento y promoción, que permitan redistribuir los espacios públicos a favor de las personas más vulnerables y más necesitadas, aportando así a una mayor equidad social y dignidad humana.
- 17° Que para alcanzar los objetivos mencionados, el presente proyecto de ley contiene diversas modificaciones a la Ley del Tránsito.

POR LO TANTO,

Los diputados que suscriben vienen a someter a la consideración de este Honorable Congreso Nacional el siguiente,

PROYECTO DE LEY:

Artículo Único: Créase la siguiente ley sobre uso, fomento e integración de la bicicleta:

“Titulo I

Aspectos Generales

Artículo 1. Objeto:

La presente ley tiene por objeto promover y fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte, aprovechando las ventajas que ofrece para viajes cortos que varían entre 0 y 20 km. Asimismo, tiene por objeto establecer los principios, requerimientos y objetivos que permitan generar a nivel local, regional y nacional las condiciones necesarias para la plena integración de la bicicleta y los medios a tracción humana a nuestro sistema urbano-rural, a través de políticas relevantes en los campos de la educación, la salud, el medio ambiente, el desarrollo social, la sociedad civil, y la participación territorial, garantizando una plena participación ciudadana en todas las etapas de este proceso. Como también, establecer las formas, condiciones y lineamientos para su uso y promoción.

Artículo 2. Obligación del Estado y derecho de los ciudadanos:

El Estado reconoce el derecho de las personas que optan por la bicicleta a poder viajar de forma cómoda, eficiente y segura, por vías directas, atractivas, claramente definidas y señalizadas, en igualdad de condiciones o incluso en condiciones más favorables que los usuarios de modos motorizados, puesto que la bicicleta promueve una mejor salud física y mental, una mejor calidad de vida, mejores espacios públicos y el bienestar de toda la población. Declárese, en consecuencia, de interés público y utilidad nacional el uso de la bicicleta como medio de transporte, cuya promoción está a cargo del Estado en todos sus niveles, constituyendo un componente clave de los Planes, Programas y Políticas de Descontaminación, Salud, Educación, Desarrollo Urbano, Vivienda Social y otras políticas relevantes en el país,

Artículo 3. Principios:

La presente ley tiene como principios inspiradores:

- a) El derecho de las personas y la sociedad a acceder a medios de transporte no motorizados como la bicicleta y la caminata en condiciones de eficiencia, comodidad y seguridad
- b) La implicación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.
- c) La adecuación de las políticas públicas sobre esta materia.
- d) El fomento e incentivo de la bicicleta como medio de transporte saludable y no contaminante.
- e) La integración sistémica de la bicicleta como medio de transporte de un modo coherente y progresivo.
- f) La organización de un sistema de transporte sostenible, eficiente y democrático
- g) La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental.

Artículo 4. Objetivos:

Los objetivos que debe lograr la política pública de uso, fomento y promoción de la bicicleta como medio de transporte son:

- a. Planificación estratégica de las facilidades necesarias para su buen uso, dentro de las políticas generales de transporte, urbanismo, vivienda, salud, educación y otras del país.
- b. Coordinación de las políticas de desarrollo urbano y de transporte de modo que se garantice la plena integración de la bicicleta como medio de transporte.
- c. Una progresiva adecuación de las normas, políticas y programas relacionados.
- d. El pleno reconocimiento de los múltiples beneficios de un mayor uso de la bicicleta como medio de transporte para sus usuarios y la sociedad en su conjunto.
- e. El establecimiento del liderazgo del Estado, en todos sus niveles, en cooperación con la ciudadanía y el sector privado, para generar las condiciones necesarias para un óptimo uso de la bicicleta dentro de los viajes urbanos y rurales, en el más breve plazo posible.

Artículo 5: Acción estatal:

Serán parte de la actividad del Estado las siguientes acciones:

- a. El Estado promueve y difunde el uso de la bicicleta como medio de transporte
- b. El Estado, en todos sus niveles garantiza la adaptación de las vías públicas para la circulación de la bicicleta, según los mejores parámetros de diseño, establecidos por la experiencia internacional y con participación y consulta de las organizaciones de usuarios
- c. El Estado, en todos sus niveles, provee las condiciones de seguridad vial para el uso de la bicicleta.

Artículo 6: Municipios:

Las Municipalidades deben incorporar planes, programas y políticas de transporte sustentable y acceso a los centros de equipamiento y servicios y a los puntos de destino relevantes de sus comunas, particularmente a los centros de trabajo, de educación, de salud y de compras. Deben reducir las velocidades en zonas residenciales y de alta concentración peatonal a niveles compatibles con la seguridad de las personas, definidos según las normas y prácticas internacionales entre 20-30 km / hora. Y deben redistribuir las calles, asignando mayor espacio a los modos no motorizados, especialmente a la bicicleta, para fomentar un uso racional de los automóviles y asegurar el uso seguro de modos alternativos al automóvil, especialmente la caminata, la bicicleta y el transporte público.

Cada Municipio además debe contar con una política de Fomento de la Bicicleta y el Transporte Activo (No-Motorizado) que incluya elementos de infraestructura, inmobiliario público, educación, fondos para el uso de organizaciones territoriales, y otros elementos que provean la infraestructura, las actitudes culturales y la educación necesaria para un sano uso de la bicicleta y otros medios a tracción humana.

Cada Municipio debe además definir en su Plan Regulador y en otros instrumentos de planificación, sectores de Zona 30, dónde la velocidad máxima no puede exceder 30 km/hr.

Cada Municipio debe contemplar en su presupuesto anual 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 deben considerar también a las necesidades de las personas con diversas discapacidades, a los usuarios de sillas de ruedas, de bastones, a los adultos mayores, niños pequeños, y otras personas vulnerables.

Las Municipalidades están facultadas para limitar el uso de vehículos motorizados en determinadas áreas urbanas en forma permanente o en determinadas fechas y horarios, para privilegiar el acceso de peatones, ciclistas y usuarios del transporte público a los bienes y servicios de sus comunas, y / o para fomentar un mejor uso de los espacios públicos, sean estas calles, calzadas, veredas, plazas, etc. “Mejor uso” se refiere a un uso que privilegie las posibilidades de las personas residentes y usuarios de la comuna a ocupar las calles y áreas adyacentes para actividades deportivas, sociales, educacionales, cívicas o de otra naturaleza que exigen un acceso no-motorizado.

Artículo 7. Implementación de Esta Ley.

- a) Plan Estratégico Nacional de Plena Integración del Transporte Activo en el Sistema de Transporte Urbano y Rural. Es responsabilidad del Ministerio de Transporte coordinar un Consejo Nacional que será la instancia principal de planificación, implementación y fiscalización. Sus miembros incluirán por lo menos representantes de los Ministerios de Salud, Educación, Obras Públicas, Medio Ambiente, Vivienda y Urbanismo, Cultura, Planificación, Interior, y representantes ciudadanos, debidamente escogidos según las normas de esta Ley y su Reglamento. Será responsabilidad de este Consejo elaborar una propuesta de Plan Estratégico Nacional, para ser discutido en instancias de participación ciudadana-autoridad-mundo privado al nivel local, comunal, regional y nacional y velar por su correcta implementación.
- b) Planes Estratégicos Regionales y Comunales: Toda municipalidad y gobierno regional debe contar, dentro de dos años de la entrada de vigencia de esta ley, con un Plan Estratégico para la plena integración del transporte activo dentro de su territorio, consistente en una articulación de objetivos claros y una programación específica, con fechas y fondos, para optimizar (i) la inversión en infraestructura e iniciativas privadas, públicas y de la sociedad civil para una adecuada circulación de los modos no motorizados, la bicicleta y los peatones, (ii) políticas de fomento de estos modos, y (iii) medidas complementarias, tales como Zonas 30, áreas de calmado de tráfico, reducción de anchos de pistas para vehículos motorizados, etc. Este Plan Estratégico debe incorporar un Plan Maestro o Red de Ciclorutas y un Plan de Fomento, que potencie la participación de grupos de toda la sociedad, dándole prioridad a (i) Grupos de ciclistas, Juntas de Vecinos, Clubes Deportivos, Centros de Madres y otras organizaciones territoriales, (ii) centros educacionales,

sean de nivel básica, secundaria o post-secundarios; (iii) centros de salud, (iv) otros. Dentro de las inversiones que contemple este Plan debe haber fondos reservados para iniciativas de la sociedad civil enfocadas a evaluar y fiscalizar la buena implementación y mantención de las facilidades creadas como parte del Plan. Estos Planes deben ser desarrollados, implementados y fiscalizados por el respectivo Consejo Regional o Municipal, que incorpore representantes de las instancias políticas, técnicas y ciudadanas.

c) Entre las funciones de estas instancias se incluirán como mínimo:

1. Preparar, revisar, implementar y evaluar los Planes Estratégicos, incluyendo sus planes maestros o redes de Ciclorutas y ciclofacilidades; medidas complementarias tales como sistemas de transporte público, estacionamientos y arriendos; medidas adicionales tales como las de calmado de tráfico, fomento a negocios amistosos con la bicicleta; y sus respectivos planes de promoción, participación, educación e inversiones;
2. Asesorar a los organismo públicos;
3. Proponer, planificar y fiscalizar la implementación de las políticas públicas de uso y promoción de la bicicleta;
4. Evaluar las acciones emprendidas en materia de uso y promoción de la bicicleta, y realizar el seguimiento de las mismas;
5. Informar y educar a la población;
6. Formular recomendaciones que estime pertinentes;
7. Elaborar un informe anual sobre la materia;
8. Recibir información de los demás organismos públicos o privados;
9. Impulsar estudios sobre la materia;
10. Administrar el Fondo de la Bicicleta; y
11. Las demás que se establezcan vía ley o reglamento.

d) Participación ciudadana en los Consejos Municipales, Regionales y el Consejo Nacional: La participación ciudadana se da en espacios formales y no formales de gestión local, regional y nacional. No obstante, para los objetos de esta ley, toda instancia de planificación e implementación de infraestructura y programas para la plena integración de la bicicleta y el transporte no motorizado, debe contar con participación ciudadana de los usuarios de estos modos y de los espacios donde se emplazan o se emplazarán.

1. En el caso del Consejo Nacional, establecido en el Artículo 7 (a), será deber del Ministerio de Transporte mantener un registro donde cualquier organización de cualquier índole, debidamente constituida según las leyes chilenas, pueda inscribirse como interesada en el tema de Fomento del Transporte Activo. Cada dos o tres años, según el mandato del Consejo, todos las agrupaciones registradas tendrán derecho a nominar candidatos y votar por las personas y sus alternantes que les representarán en el Consejo Nacional. Los representantes ciudadanos serán no menos que un tercio de los miembros de este Consejo, y recibirán una remuneración equivalente al promedio de ingresos de los representantes gubernamentales, por cada día que asistan a reuniones, participen de eventos del Consejo y/o realicen estudios adicionales relacionados con los temas del Consejo. Los términos de referencia, debidamente consensuados por las organizaciones ciudadanas registradas, definirán las responsabilidades de rendición de cuentas (*accountability*), informes, circulación de información, recepción y presentación de opiniones de los grupos, etc., para los representantes ciudadanos. Estos términos de referencia pueden ser revisados a petición de un 5% de las organizaciones ciudadanas. La calidad de representante ciudadano puede ser revocado en el caso de una nueva votación, producto de una petición de no menos del 10% de las organizaciones ciudadanas debidamente inscritas y con su situación jurídica al día.
2. En el caso de los Consejos Comunales o Regionales establecidos según el Artículo 7(b) de esta Ley, se ocuparán los mismos procedimientos descritos en la sección 7(c)(1), en este caso permitiendo la inscripción de organizaciones no gubernamentales, locales, regionales y territoriales que se hayan inscrito en el registro para este propósito. Es opción de cada organización decidir su inscripción y participación en cada nivel. Ninguna instancia gubernamental puede vetar a un grupo legalmente constituido y con su personería jurídica al día, que quiera registrarse y participar.

e) El Estado, en todos sus niveles, liderará la ejecución de programas destinados al uso y promoción de la bicicleta, con participación de las organizaciones ciudadanas de usuarios (actuales y potenciales) y de espacios relacionados, tomando como mínimo las medidas incluidas en esta Ley.

Artículo 8. Definiciones:

- a) **Bicicleta:** Para el propósito de esta Ley, “bicicleta” se refiere a todo aparato impulsado exclusivamente por la fuerza humana, que consta de dos, tres o más ruedas, donde una persona o varias se pueden sentar o montar sobre un asiento. Una bicicleta es un vehículo cuando se la utiliza en la vía pública. 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 energía no contaminante.
- b) **Ciclista:** conductor o conductora de una bicicleta, teniendo presente que los adultos mayores, los niños, los adultos con niños pequeños, las mujeres y las personas con diversos tipos de discapacidad también deben poder usar este modo de transporte sin temor.
- c) **Ciclovía:** vía segregada física y visualmente de la infraestructura utilizada por el transporte motorizado, sea éste público o privado. Las ciclovías pueden ser urbanas o interurbanas, bidireccionales o unidireccionales, según las condiciones imperantes en los espacios urbanos donde estén insertos. Deben garantizar el acceso a los destinos en forma continua y sin requerir que el usuario realice maniobras que pongan en riesgo su integridad o la de otras personas. Por lo mismo, deben contar con una señalética adecuada, accesos y egresos, intersecciones, puentes y túneles, según el contexto, que permitan acceder, ocupar y egresar de ellos de forma cómoda, inequívoca y segura.
- d) **Ciclobanda:** vía segregada visualmente, que da prioridad al transporte en bicicleta, pero que puede ser usada por medios de transporte motorizado
- e) **Calle o avenida de uso preferencial bicicleta:** calles, avenidas, pasajes y otras vías consideradas esenciales para articular una completa red vial para el transporte activo, donde priman velocidades compatibles y otros requisitos para hacer de la circulación no motorizada una opción segura, cómoda y atractiva, permitiendo la circulación bidireccional de estos modos, incluso donde exista la circulación unidireccional de motorizados. Estas calles y avenidas estarán debidamente señalizadas.
- f) **Sistemas de Arriendo, Estacionamiento y Transporte Público de Bicicleta (TPB):** Todo sistema, plan, programa, inversión, proyecto u otro componente del transporte

urbano o rural debe identificar puntos clave de intercambio modal, integrando sistemas de arriendo, estacionamientos de corto, mediano y largo plazo para bicicletas, e incluyendo un sistema de Transporte Público de Bicicletas. Este último consiste en la ubicación, en nodos de intercambio modal y otros puntos relevantes, de unidades de estacionamiento de bicicletas destinadas a alquiler de bajo costo o préstamo a los usuarios, con el fin de facilitar el uso de la bicicleta para completar tramos cortos de viaje desde y hacia otros modos de transporte.

- g) CicloRuta: Una combinación de ciclovías, ciclobandas, calles con velocidades reducidas, calles de uso preferencial, intersecciones apropiadamente diseñadas, puentes, túneles y otros elementos de infraestructura y señalética, que permitan a cualquier ciclista desplazarse en forma segura, eficiente y cómoda, desde su punto de origen hasta su destino.
- h) Plan Maestro o Red Integral de Ciclorutas: Normalmente forma parte de un Plan Estratégico de Integración y Fomento del Uso de la Bicicleta dirigido a un determinado sistema de transporte urbano o rural. En la práctica es un conjunto de ciclorutas, con su infraestructura, señalética e inmobiliario público y privado, distribuido a través de todo un territorio urbano o rural, con una densidad apropiada para garantizar que las personas, con sus diferentes capacidades – hombres, mujeres, niños, adultos mayores y personas con discapacidad, puedan circular fluidamente.
- i) Otros tipos de vías, de uso compartido:
 - 1. Pistas bici-bus: Pistas segregadas, de un ancho y una velocidad promedio apropiada para permitir que usuarios de bicicleta y de transporte público puedan viajar de forma más fluida, rápida y segura a su destino, premiando su opción por medios de transporte más sanos, eficientes y beneficiosos. Deben ser complementados por medidas adicionales, como una sincronización especial de los semáforos en las intersecciones, para eliminar o reducir los tiempos de espera de estos modos beneficiosos para la sociedad en su conjunto.
 - 2. Vía peatón-bici: Espacio reservado para el tránsito exclusivo de peatones y ciclistas, debidamente señalizado. Su configuración de ancho, materiales y otras propiedades deben ser apropiados para permitir una convivencia sana y sin conflictos de peatones y ciclistas, según los volúmenes de tráfico de cada modo.

3. Berma: Por regla general, y como medida transitoria, donde la infraestructura aun no contemple un espacio debidamente seguro y segregado para los ciclistas, se permite el uso de las bermas de los caminos y carreteras por vehículos no motorizados, siendo deber de las autoridades con tutela sobre la infraestructura en cuestión, integrar las facilidades necesarias para garantizar el derecho de los usuarios no motorizados a viajar con niveles iguales o mayores de comodidad y seguridad por estas vías que el otorgado a los vehículos motorizados.
4. Autopistas: Toda carretera, autopista u otra infraestructura de transporte motorizado que viaje a velocidades mayores que 60 km/hr, debe contar con facilidades complementarias que permitan a los usuarios de modos no motorizados (bicicletas, tracción animal, caminantes, etc.) transitar en forma directa, cómoda y segura, con idénticos niveles de eficiencia y confort, que el ofrecido a los vehículos motorizados.

Artículo 9. Estacionamientos para Bicicletas:

Toda construcción nueva, ampliación, mejora u otro cambio en edificios de propiedad pública o privada, para uso residencial, industrial, de negocios o servicios deberá tener una cantidad de estacionamientos de corto, mediano y largo plazo para bicicletas, proporcional al número de usuarios general del edificio o estructura.

Las nuevas construcciones de viviendas acogidas a la ley N° 19.573 de Condominios, deberán consultar estacionamientos para bicicletas en una proporción de un mínimo de dos por departamento, y en una proporción mayor según la cantidad de habitantes / metro cuadrado.

Los organismos competentes modificarán las normas de urbanismo y construcción vigentes, con el objeto de ajustarlas a lo expresado en los incisos precedentes. Como asimismo establecerán las sanciones y el plazo para que las edificaciones existentes se adecuen a lo previsto en este artículo.

Artículo 10. Estacionamientos Públicos para Bicicletas.

Los gobiernos regionales y las municipalidades desarrollarán y financiarán, en conjunto, políticas para emplazar estacionamientos públicos para bicicletas, a través de fondos públicos, requerimientos y políticas de incentivo a privados. La implementación de los

estacionamientos públicos se hará de acuerdo a los planes elaborados por la Comisión que se establece en el Título III.

Artículo 11. Facilidades para el estacionamiento de bicicletas en locales comerciales menores:

Los locales comerciales de todo tipo estarán obligados a otorgar las facilidades a sus clientes para el acceso y estacionamiento de bicicletas en lugares cercanos, bien iluminados, con adecuadas condiciones de seguridad y sin obstruir el paso de los peatones y sin que signifique un cobro adicional para ellos. En el caso de espacios públicos o privados reducidos, se dará prioridad al estacionamiento para bicicletas por sobre el estacionamiento de automóviles.

Artículo 12. Transporte de bicicletas:

Como una medida de equidad esencial para la dignidad e inclusión de todo tipo de usuario del sistema de transporte urbano, todos los medios de transporte público de pasajeros, con excepción de los vehículos de alquiler (quienes podrán adoptar un sistema adecuado en forma voluntaria), deberán adoptar medidas que permitan el traslado, al interior, en carros o espacios habilitados especialmente para este uso, o al exterior en parrillas portabicicletas, diseñadas para el transporte de bicicletas, triciclos, coches para bebés y carros de compras.

Los contratos de licitación de transporte público establecerán normas relativas al transporte de bicicletas en dichos medios, que fijarán como condición llegar a un 20% de la flota dentro de dos años de aprobada esta ley, subiendo 20% por año en los años siguientes hasta lograr el 100% de la flota.

Artículo 13. Remodelaciones viales:

Toda nueva remodelación vial que se realice, sea ésta de carácter público o privado, en espacios rurales o urbanos, debe incorporar facilidades para el uso de ciclistas, peatones y otros usuarios de medios no motorizados, acordes al volumen y a las velocidades de los vehículos motorizados. Estas facilidades, que deben incorporar ciclovías segregadas,

ciclobandas, rampas de acceso y egreso, túneles, puentes y otros elementos de integración y circulación, establecidos a distancias apropiadas para facilitar su uso por usuarios no motorizados, deben asimismo formar parte de una política comunal y regional pro-ciclista, y de un Plan Estratégico y un Plan Maestro para su implementación.

Las autoridades competentes modificarán las normas pertinentes vigentes con el objeto de ajustarlas a lo expresado en el inciso precedente. Como asimismo establecerán las sanciones y el plazo para que las vías de transporte urbano existentes se adecuen a lo previsto en el inciso primero. Si no cumplieren con esta obligación, serán sancionados de acuerdo a las normas de probidad de la Ley de Bases de la Administración del Estado, sin perjuicio de las penas pecuniarias que se establezcan en esta ley.

Artículo 14. Del Fondo:

No obstante la existencia y el uso de otros fondos para este propósito, el Gobierno establecerá en el Presupuesto de la Nación un Fondo específico, denominado Fondo Para la Plena Integración de la Bicicleta en el Sistema de Transporte Urbano y Rural, en lo sucesivo "Fondo de la Bicicleta", destinado al financiamiento de infraestructura y otras facilidades para bicicletas, al desarrollo y promoción de una cultura respetuosa del ser humano y el medioambiente, amistosa con la bicicleta y todos los medios a tracción humana o "bicicultura". La entrega de dineros provenientes del Fondo de la Bicicleta estará condicionada a la participación económica de regiones y municipios en el mismo objetivo y a la evaluación que haga la Comisión en relación a la red ciclista desarrollada.

Además de los aportes directos a este fondo como parte del Presupuesto anual de la Nación, un porcentaje de los ingresos recaudados por concepto de los impuestos a los combustibles fósiles serán destinado a este Fondo.

Finalmente, todo proyecto de infraestructura vial sea éste privado, público o concesionado independiente y aparte de la incorporación de facilidades para ciclistas que por ley deba incorporar, deberá aportar un porcentaje de su presupuesto total a este fondo, para financiar iniciativas de la sociedad civil enfocadas a educar y promover el buen uso de la bicicleta y el desarrollo de la bicicultura.

Este fondo tendrá una estructura que promueva una sana y equitativa distribución de sus recursos entre los diferentes tipos de usuarios actuales y potenciales, velando especialmente para asegurar que mujeres, jóvenes, estudiantes y trabajadores sean beneficiarios de estos recursos en un porcentaje acorde a su presencia en la población en general.

Este Fondo será administrado por una Comisión formada por el Consejo Nacional definido en el Artículo 7 (c)(1). Si el Ministro de Hacienda o el Director de Presupuestos no cumpliera con esta obligación podrá ser sancionado con penas pecuniarias que señale esta ley, además de la posibilidad de ser interpelado de acuerdo a las normas de la Constitución y la ley, por el incumplimiento de esta obligación.

Título II

Del Registro Nacional de Bicicletas

Artículo 15. Del Registro:

Créase el Registro Nacional de Bicicletas, a cargo del Servicio de Registro Civil e Identificaciones, cuyo objetivo será reunir y mantener los antecedentes de las bicicletas asociados a sus dueños. De ninguna manera puede interpretarse esta medida como un sistema de licencias u de otro tipo que pueda limitar el acceso de la población al uso de la bicicleta.

El Registro Nacional de Bicicletas aprovechará todas las facilidades que brindan para este propósito las nuevas tecnologías, facilitando la inscripción por Internet y la realización de denuncias e informes de robo y accidentes a través de este medio. Constituye un registro público que mantiene la historia de la propiedad y da publicidad de ella. La principal función de este Registro es informar sobre la situación jurídica de una bicicleta en un momento determinado.

La inscripción será facultativa.

Artículo 16. Composición:

La composición, estructura y régimen de funcionamiento del Registro Nacional de Bicicletas deben establecerse por reglamento.

Título III

De la Comisión para el Uso, Fomento y Promoción de la Bicicleta

Artículo 17. De la comisión:

Créase una Comisión Nacional para el Uso, Fomento y Promoción de la Bicicleta, dependiente del Ministerio de Transporte, como órgano consultivo, asesor, planificador e implementador de las políticas de uso y promoción de la bicicleta.

Artículo 18. Composición:

La composición, estructura y régimen de funcionamiento de la Comisión deben establecerse por reglamento. En su composición debe garantizarse la participación de la comunidad.

Artículo 19. Funciones:

La Comisión tiene las siguientes funciones:

- a) Asesorar a los organismos públicos sobre la materia;
- b) Proponer las políticas públicas de uso y promoción de la bicicleta;
- c) Planificar las políticas públicas sobre la materia;
- d) Desarrollar la Red Ciclista de las ciudades del país;
- e) Proponer un Sistema de Transporte Público de Bicicletas para la ciudad de Santiago, como asimismo a nivel nacional;
- f) Evaluar las acciones emprendidas en materia de uso y promoción de la bicicleta, y realizar el seguimiento de las mismas;
- g) Informar y educar a la población;
- h) Formular recomendaciones que estime pertinentes;
- i) Elaborar un informe anual sobre la materia;
- j) Recibir información de los demás organismos públicos o privados;
- k) Impulsar estudios sobre la materia;
- l) Administrar el Fondo de la Bicicleta; y
- m) Las demás que se establezcan vía ley o reglamento.

Título IV

Disposiciones generales

Artículo 20: Día Nacional Sin Auto:

Declárese el 22 de septiembre de todos los años como Día Nacional Sin Auto.

Artículo 21: Obligación del vendedor:

El dueño de un negocio de venta de bicicletas no podrá vender ninguna bicicleta que no tenga un número de identificación adherido permanentemente o grabado en su estructura. Además ésta debe estar provista de los elementos de iluminación y reflexión exigidos para la circulación.

Artículo 22: Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley nº 18.290:

- a. Agréguese al artículo 2º las definiciones señaladas en el artículo 8º de la presente ley. Debiendo suprimirse la actual definición de ciclovía o ciclista contemplada.
- b. Agréguese el siguiente nuevo literal h) al artículo 31 A:
“h) Conocer las normas que rigen la circulación de bicicletas.”
- c. Suprímase la parte final del inciso segundo del artículo 72 que dice “y las bicicletas deberán contar con elementos reflectantes.”
- d. Suprímase los vocablos “triciclos y bicicletas” del artículo 83.
- e. Suprímase la frase final del artículo 84.
- f. Suprímase el término “bicicleta” del artículo 134.
- g. Suprímase la voz “bicicletas” del artículo 136.
- h. Créase el siguiente nuevo Título X de los Ciclistas, pasando el actual “Título X” a ser “XI” y los siguientes según la correlación pertinente:
 - a. Artículo 137 a): Los conductores de bicicletas o ciclistas estarán sujetos a las normas del presente título y supletoriamente a las restantes disposiciones de esta ley, en lo que no le fueren incompatibles.
 - b. Artículo 137 b): Quien conduzca una bicicleta deberá ir sentado a horcajadas en posición hacia delante y manteniendo ambas manos asidas al manubrio.
 - c. Artículo 137 c): Las bicicletas no podrán usarse para llevar mayor número de personas que aquél para el cual fueron diseñadas y equipadas. El acompañante deberá contar con el equipamiento necesario para no interferir en el seguro manejo del vehículo.

- d. Artículo 137 d): Los ciclistas tendrán derecho a circular en grupos de dos en fondo, excepto en las vías de uso exclusivo, compartido o preferencial para bicicletas, donde deben adaptarse a las condiciones específicas de cada vía. 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 que no sean aptos para circular de a dos.
- e. Artículo 137 e): 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 debe contar con una luz blanca adelante, una luz roja atrás, y los respectivos reflectantes en las ruedas. Se recomienda además ocupar un chaleco, chaqueta, arnés o cinturón, casco protector y banderola reflectante.
- f. Artículo 137 f): Todo ciclista que lleve como pasajero un niño menor de seis años deberá cargarlo en un asiento, carro de arrastre u otro elemento diseñado para este uso.
- g. Artículo 137 g): Los ciclistas deben respetar las señales del tránsito y los límites de velocidad. Donde comparten espacios con peatones, los ciclistas deben ceder el paso y respetar las velocidades, necesidades y condiciones de éstos.
- h. Artículo 137 i): Los ciclistas deben usar las señales manuales señaladas en el artículo 142 de esta ley.
- i. Artículo 137 j): Los ciclistas pueden circular en las aceras, calles o avenidas, calzadas y ciclovías. En ningún caso se puede obligar a un ciclista a usar una facilidad especializada, si éste estima que no es óptima para sus necesidades de viaje.
- j. Artículo 137 k): Se prohíbe a los ciclistas tomarse de otros vehículos que se encuentren en movimiento en las vías públicas. Es obligación de los conductores de vehículos motorizados, especialmente los de mayor tamaño y peso, velar por el bienestar y seguridad de toda persona más vulnerable, sea ésta usuario de bicicleta, silla de ruedas o peatón. En situaciones de poca visibilidad, el conductor del vehículo debe adoptar todas las precauciones necesarias, para adaptarse a las condiciones imperantes, siendo su responsabilidad asegurar que sus acciones no afecten

negativamente la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías y de todo espacio público o privado aledaño.

- k. Artículo 137 l): En caso de accidente entre un vehículo motorizado y una bicicleta, la responsabilidad penal y putativa será del conductor del vehículo motorizado, a menos que pueda demostrar fehacientemente que el ciclista haya actuado ilegalmente o con una falta de prudencia temeraria e irresponsable. En caso de accidente entre una bicicleta y un peatón, la responsabilidad penal y putativa será del ciclista, a menos que pueda demostrar fehacientemente que el peatón haya actuado ilegalmente o con una falta de prudencia temeraria e irresponsable.
- l. Artículo 137 m): En el caso de cruces sin señalética específica, los ciclistas tienen prioridad de paso para sus vehículos respecto de los conductores de vehículos motorizados.
- m. Artículo 137 n): 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 gravísimas y/o graves.
- n. Artículo 137 o): No podrá circular el conductor de bicicletas con tasas superiores a las que legalmente se establezcan de bebidas alcohólicas, estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes y otras sustancias análogas.
- o. 137 l): Para poder circular con bicicleta es indispensable que ésta tenga:
 - a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;
 - b) Timbre, bocina o similar;
 - c) 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. Solo se puede exigir este numeral cuando circulen durante horas nocturnas;
 - d) Huinchas reflectantes en los bordes de cada pedal y en las horquillas delantera y trasera.
 - e) Es deber del Estado proporcionar una infraestructura y otras facilidades necesarias para que todo usuario de las vías públicas y privadas del país, independientemente de su modo de transporte, edad, sexo, condición socio-económica, u otro factor, pueda viajar segura, directa y cómodamente. Por lo tanto, no corresponde exigir a los usuarios de la bicicleta el uso de otros elementos protectores, fuera de los especificados en la sección a-d de este artículo.

Disposiciones transitorias

Artículo transitorio primero:

Existirá una exención arancelaria para todo producto que facilite el transporte de bicicletas y otros modos de transporte no motorizados por un período de tres años a contar de la vigencia de la presente ley.

Artículo transitorio segundo:

Destínese al Fondo de la Bicicleta como suma inicial, no obstante los aportes de las otras fuentes ya mencionadas, la suma de \$ 600.000.000 de pesos.

Artículo transitorio tercero:

Facúltese al Ejecutivo para dictar un decreto supremo que coordine la Ley n° 18.290.

Artículo transitorio cuarto:

Las modificaciones introducidas a la ley n° 18.290 comenzarán a regir el día de la publicación de la presente ley. Las restantes normas comenzarán regir noventa días después de su publicación en el Diario Oficial.

Artículo transitorio quinto:

Facúltese al Ejecutivo para dictar los reglamentos señalados en la ley, como asimismo a dictar los decretos supremos necesarios para implementar la ley. El Ejecutivo tendrá para esta labor el plazo señalado en la parte final del artículo transitorio precedente.

Carolina Tohá Morales
Diputada