

INSTRUCTIVO ÚNICO DE INSTALACIÓN DE BICUESTACIONAMIENTOS EN EL BIEN NACIONAL DE USO PÚBLICO (BNUP)

(Elaborado por Centro Bicicultura, Chile 2012 y actualizado en 2016)

Introducción

En los últimos años en nuestro país ha crecido visiblemente el número de viajes en bicicleta. La más reciente Encuesta Origen Destino, SECTRA 2012¹ indica que en la ciudad de Santiago se producen aproximadamente 744.000.- viajes diarios. Las proyecciones desarrolladas por el Centro Bicicultura, considerando el crecimiento promedio anual hasta hoy, nos indican que ya estamos en 1.000.000.- viajes al día en bicicleta. Estudios desarrollados por la Pontificia Universidad Católica indican que el promedio del viaje en bicicleta se encuentra en torno a los 3 kms. lo que implica que si cada año hay casi 350 millones de viajes, en la capital se hacen más de 1000 millones de kms. en bicicleta cada año, solo en Santiago, que es solo la 7ª ciudad con mayor flujo ciclista per cápita en Chile, después de otras emblemáticas como Rancagua, Curicó y Talca.

Mil millones de kms. en bici al año en la capital significan una considerable reducción de consumo de combustibles fósiles² importación de petróleo y generación de emisiones de gases de efecto invernadero.

Todo parece indicar que estas cifras tienden al incremento, tanto el número de personas que se suman al ciclismo vehicular, como la distancia promedio de los viajes y la frecuencia de estos. Cada año se importan alrededor de 650.000 bicicletas nuevas en nuestro país (Banco Central, 2013), con tendencia al crecimiento de la demanda y a la diversificación de productos en la oferta. La construcción de ciclovías, el uso ellas, la presencia del modo en los medios de comunicación, así como el número de organizaciones sociales dedicadas al tema, van igualmente en sostenido aumento.

Esta tendencia al alza no es solo comercial y de usuarios, sino que va acompañado de una actualización de políticas públicas sumamente relevante. En el primer trimestre de 2015 se ha publicado el Manual de Cicloinclusión de MINVU en dos tomos (diseño y construcción), que presta orientaciones claras a los gobiernos locales y regionales para el diseño apropiado de ciclovías y la incorporación de estas al sistema vial local. El 04 Junio de este año se hizo pública la actualización de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC)³ que permite la instalación de ciclovías en todas las calles del país, contando con la debida segregación;

¹ EOD SECTRA, MTT, 2012. Publicada en el primer semestre de 2015.

² Si el promedio de rendimiento de los vehículos para 2014 es de 14 kms. por litro (MIN Energía), entonces se produce un ahorro de 71.428.571 litros de combustible, lo que significa más de 50.000 millones de pesos en compra de combustible y más de 75.000 toneladas de CO2 cargadas a la atmósfera de la ciudad y el país.

³ Decreto 109-2014 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo. El 04 de Junio corresponde a la fecha de toma de razón por parte de la Contraloría General de la República, última etapa del proceso de aprobación.

actualiza además la norma sobre biciestacionamientos en edificios públicos y privados con una carga de uso de más de 50 personas. En el segundo semestre de 2015 se produjo el ingreso de la propuesta de reforma a la Ley de Tránsito, por parte del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que incluye un capítulo especial dedicado a la bicicleta, la reducción de velocidad máxima urbana de 60 a 50 k/h y facilidades para que los propios municipios gestionen la creación de zonas de velocidad reducida sin tener que apelar a la promulgación de decretos especiales del MTT para cada caso.

El sistema de transporte actual, diseñado para vehículos motorizados ya no responde a las necesidades de movilidad de la población. El sistema de transporte público en regiones recibe flujos muy limitados de inversión siendo normalmente contaminante, incómodo e ineficiente, generando extensas horas de viaje. El sistema privado mueve un volumen reducido de la población en relación al espacio vial que utiliza y requiere de espacio de estacionamiento imposible de cubrir por la administración de la ciudad, lo que lleva a vulnerar las normas de uso del espacio público, afectando el tránsito peatonal, especialmente el de adultos mayores.

Pese a que los “modos verdes” a energía humana se ven vulnerados, continuamente crece el número de personas que prefieren moverse con su propia energía para realizar actividades cotidianas. Esta tendencia colabora a un mejor funcionamiento del conjunto de la ciudad, vista de manera integral y no solo desde el subsistema de transportes. Ahora, es evidente que el crecimiento en el uso de la bicicleta debe estar aparejado de una oferta básica de infraestructura ciclista.

Se considera que uno de los principales desincentivos al uso vehicular de la bicicleta es la ausencia de biciestacionamientos custodiados. Los edificios que albergan lugares de estudio o de trabajo no siempre tienen biciestacionamientos, y cuando los tienen, resultan inseguros. Lo mismo ocurre cuando se trata de viajes destinados a realizar gestiones de pago o relacionadas a servicios públicos. Encontrar donde estacionar la bicicleta en un lugar cercano y seguro es siempre un límite relevante, que habitualmente se resuelve estacionando en árboles, señalética, mobiliario y equipamiento público, todo lo cual puede tener efectos negativos en el uso ideal para el cual dicho equipamiento fue diseñado. Además en ciudades costeras, estacionar de forma inapropiada puede generar problemas de evacuación en caso de riesgo sísmico y especialmente tsunamigénico.

Paradójicamente, cada vez son más los privados -en su mayoría pequeños locales comerciales- quienes solicitan instalar biciestacionamientos en el bien nacional de uso público, como una forma de mejorar el servicio que ofrecen a sus clientes. El problema es que estas solicitudes generalmente no prosperan, ya sea porque no existe un procedimiento claro y se desconocen los requisitos por parte de las Municipalidades, lo que hace que el trámite se vuelva engorroso, o el permiso es simplemente sea negado.

Los beneficios que conlleva el crecimiento del ciclismo vehicular para las ciudades son conocidos: ayuda a descongestionar el tránsito, sobre todo en aquellos lugares que concentran actividad económica, administrativa y cultural; es sano, ecológico, sostenible y económico,

permite a sus usuarios un acceso más equitativo y expedito al espacio público y a los bienes y servicios de la ciudad. Produce integración, facilita el contacto y la comunicación entre las personas, transformándose en un instrumento que contribuye a aumentar la cohesión social y la calidad de vida de la población. Por estas razones, Chile debe incorporar, como Política Pública, el fomento al uso de la bicicleta, como lo han hecho los demás países miembros de la OCDE.

Para contribuir a la masificación del uso vehicular de la bicicleta, cumpliendo la meta del actual Gobierno de duplicar el número de usuarios de bicicleta durante este período presidencial, en consonancia con las conclusiones que arrojan estos estudios, elaborados por organizaciones ciudadanas expertas en el uso de la bicicleta, este Instructivo busca fomentar la instalación de biciestacionamientos en la vía pública, facilitando este proceso ante las Municipalidades respectivas, que son las entidades que tienen la administración de los bienes municipales y nacionales de uso público existentes en la comuna, conforme a la letra c) del artículo 5 de la Ley Nº 18.695 Orgánica de Municipalidades. De este modo se estará contribuyendo a generar condiciones favorables al uso vehicular seguro, cómodo y masivo de la bicicleta.

Vistos: (Dar estructura de ORDENANZA)

- LA NECESIDAD de incorporar el fomento al uso de la bicicleta como una Política Pública,
- LA IMPORTANCIA que tiene la multiplicación de biciestacionamientos en la vía pública para fomentar el uso vehicular de la bicicleta,
- LA FALTA de un procedimiento único para la instalación de biciestacionamientos en el bien nacional de uso público,

SE DICTA el siguiente Instructivo Único de Instalación de Biciestacionamientos en el Bien Nacional de Uso Público (BNUP).

I. Normas generales

1. El presente instructivo se aplicará con carácter indicativo y sus recomendaciones se deberán tener presentes en tal carácter, en todas las solicitudes a la Municipalidad de XXX para la instalación de biciestacionamientos en el Bien Nacional de Uso Público (BNUP) de la comuna de XXX.
2. Para los efectos de este Instructivo, se entenderá por:
 - a. **Biciestacionamiento:** el mobiliario instalado en el bien público o privado, destinado exclusivamente al estacionamiento de bicicletas y que debe contar con los requerimientos técnicos señalados en el Manual de Diseño e Instalación de Biciestacionamientos elaborado por el MINVU y organizaciones ciudadanas

especializadas y otras instituciones públicas interesadas en la maificación de medios sustentables de transporte.

- b. Bicicletero:** estructura que permite biciestacionar, biciestacionamiento sin custodia, instalado en el BNUP.
 - c. Vía Pública:** el Bien Nacional de Uso Público (BNUP), sea éste acera o calzada.
 - d. Solicitante:** la persona que presente ante la Municipalidad respectiva una solicitud de autorización para instalar biciestacionamientos en el BNUP.
 - e. Permisionario:** la persona, empresa o institución que obtenga de la Municipalidad la respectiva autorización para ocupar la vía pública con el fin de instalar un biciestacionamiento.
 - f. Usuario:** la persona que utilice el biciestacionamiento una vez que éste sea instalado.
3. Las solicitudes que se tramiten conforme a este procedimiento podrán ser de tres clases:
- a. Permisos solicitados para instalar bicicleteros en la vía pública por un privado o institución.** En este caso, el permiso deberá ser gratuito. En caso de querer instalarlo en el frontis de un inmueble, la solicitud deberá hacerla su dueño, poseedor o mero tenedor. Sin embargo, en casos calificados por la Municipalidad, y toda vez que el interés público lo justifique, la solicitud podrá hacerla un particular sin relación con el inmueble en cuyo frontis se quiera instalar.
 - b. Permisos solicitados para instalar biciestacionamientos custodiados en la vía pública, como un servicio gratuito para los usuarios.** Este biciestacionamiento podrá financiarse con publicidad, o mediante la entrega de cualquier otro servicio que ofrezca el permisionario, como talleres mecánicos de bicicleta, por ejemplo. En este caso el Permisionario no pagará a la Municipalidad derechos por ocupación por B.N.U.P.
 - c. Permisos solicitados para instalar biciestacionamientos custodiados en la vía pública, como un servicio pagado por los usuarios.** Este biciestacionamiento podrá financiarse con publicidad, o mediante la entrega de cualquier otro servicio que ofrezca el permisionario, como talleres mecánicos de bicicleta, por ejemplo. En este caso el Permisionario deberá pagar a la Municipalidad los derechos correspondientes por ocupación por B.N.U.P.
4. Los permisos conferidos serán precarios. Esto significa que la Municipalidad puede modificarlos o dejarlos sin efecto sin derecho a indemnización, en caso de concurrir razones de interés público, lo que deberá justificarse debidamente en el acto revocatorio o modificadorio, según corresponda.
5. Al estar instalado el biciestacionamiento en el BNUP, se entiende que éste es público, de libre acceso y exento de toda responsabilidad para la Municipalidad. Para los tres casos establecidos en el numeral 3 la mantención deberá ser del Permisionario.
6. En caso de robo o daño de la bicicleta estacionada, la responsabilidad por los perjuicios que de ello se deriven, será compartida entre el permisionario y el usuario, siendo responsable

el primero por la estructura del biciestacionamiento (sistema de fijación a piso o muro, firmeza y solidez de los materiales de construcción, según lo dispuesto en el artículo 8 del presente Instructivo), y el segundo, por el dispositivo de sujeción de la bicicleta (cadena, candado y otros).

7. En el caso de que el servicio de biciestacionamientos sea custodiado, la responsabilidad por el robo de las bicicletas será del Permisionario.

II. Requerimientos técnicos, condiciones de instalación y emplazamiento de los biciestacionamientos que podrán ubicarse en el BNUP

Para la ubicación, diseño, dimensiones, disposición, elementos de protección, estética, materiales de construcción, fijación al piso, y demás consideraciones técnicas hay que estar a lo dispuesto en el Manual de Diseño e Instalación de Biciestacionamientos, adjunto a este documento.

III. Requisitos para el otorgamiento del permiso de instalación de biciestacionamientos en la vía pública y tramitación de la solicitud

8. La solicitud del permiso respectivo deberá presentarse ante el Director de Tránsito de la Municipalidad, en la que señalarán los siguientes antecedentes:
 - a. La individualización del solicitante, incluyendo nombres y apellidos, cédula de identidad, correo electrónico y domicilio, individualización de la patente comercial del lugar, en caso que procediere.
 - b. Domicilio del lugar en cuyo frontis se pretende instalar el biciestacionamiento, o las indicaciones que permitan individualizar el espacio en la vía pública que se pretende utilizar.

Además, deberá acompañar los siguientes documentos:

- a. Fotocopia de la Cédula de Identidad del solicitante
- b. Certificado de dominio vigente, o título que acredite la calidad de dueño, poseedor o mero tenedor del inmueble, si correspondiere.
- c. Patente comercial al día, si correspondiere
- d. Croquis, plano y/o fotomontaje claro, visible y adecuado del biciestacionamiento en el paisaje urbano circundante, con medidas y leyenda, en el cual se pueda percibir con claridad las condiciones de instalación pretendidas, en caso que la municipalidad lo requiriere.
- e. Detalle técnico del biciestacionamiento y sus condiciones de instalación, acompañado de una imagen del mismo.
- f. Fotografías de la acera, la calzada y el entorno del lugar de la instalación.

9. Recibida la solicitud, el Departamento de Tránsito verificará que ella cumpla con los requisitos establecidos en los artículos 8 y 9 en el plazo de 5 días desde su recepción. La Dirección de Tránsito deberá evaluar la incidencia que la instalación del biciestacionamiento tendrá en el tránsito vehicular y/o peatonal del sector. Si ella cumple con los requisitos, será admitida a tramitación.
10. Admitida la solicitud a tramitación, deberán remitirse los antecedentes a la Secretaría de Planificación Comunal (SECPLAN) para que ésta, en el plazo de 5 días desde su recepción, emita pronunciamiento desde el punto de vista urbano (emplazamiento, características y diseño del biciestacionamiento propuesto), ciñéndose para ello a lo establecido en el artículo 8 del presente Instructivo. Devolviendo todos los antecedentes a la Dirección de Tránsito para que esta realice el Decreto Alcaldicio respectivo que autorice la instalación, en un plazo no superior a 5 días desde que ha sido autorizado.

IV. Derechos y obligaciones de los Permisionarios

11. El Permisionario tendrá derecho a usar la vía pública para la instalación del biciestacionamiento. Este permiso será gratuito, o pagado, conforme al artículo 3 del presente Instructivo, y la instalación y mantención será de cargo del Permisionario.
12. El permiso no se modificará ni se le pondrá término mientras un Decreto Alcaldicio así lo indique, el que deberá ser fundado. En el caso de la letra a) del artículo 3 del presente Instructivo, cuando la solicitud haya sido hecha por el dueño, poseedor o mero tenedor del inmueble que enfrenta el biciestacionamiento, la modificación que se haga respecto de la ubicación de éste, deberá considerar que el nuevo emplazamiento, necesariamente, se ubicará dentro del rango visual del inmueble en cuyo frente estaba emplazado originalmente, y deberá respetar lo que señale el Instructivo de Diseño en lo relativo a la distancia que debe haber entre el biciestacionamiento y el inmueble del Permisionario.
13. En caso de incorporar publicidad, de cualquier naturaleza, en la estructura del biciestacionamiento, o en caso de que el biciestacionamiento se financie con un servicio que deba contar con permiso, en el caso de la letra b) del artículo 3 del presente Instructivo, se deberá requerir autorización municipal previa y pagar los derechos respectivos si es que correspondieren.
14. No se podrá alterar el diseño y especificaciones técnicas aprobadas por el Municipio ni cambiar o trasladar de ubicación el biciestacionamiento, sin autorización municipal.

V. Terminación de los permisos

15. El permiso llegará a su término por incumplimiento de cualquiera de las disposiciones contenidas en el presente instructivo.
16. El término del permiso de ocupación del BNUP obligará al Permisionario a retirar de la vía pública el biciestacionamiento dentro del plazo de 10 días contados desde la notificación del Decreto que así lo disponga. El incumplimiento de dicha obligación, facultará al Municipio para proceder a su inmediato retiro.
17. Las infracciones al presente Instructivo serán conocidas por el Juzgado de Policía Local que corresponda y sancionadas con una multa de 0,5 a 3 UTM.

(Documento original de uso libre, según condiciones de Creative Commons, elaborada por Alejandra Donoso y Amarilis Horta para Bicicultura en 2012. Esta versión fue trabajada posteriormente, el verano del 2016, por un equipo multidisciplinario de la Municipalidad de Santiago junto a Bicicultura, en base a la propuesta original, y está disponible para los municipios que lo requieran.)