

MENSAJE DE S.E. LA PRESIDENTA DE LA REPÚBLICA CON EL QUE SE INICIA UN PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO, INCORPORANDO DISPOSICIONES SOBRE CONVIVENCIA DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE.

Santiago, 23 de junio de 2015.

M E N S A J E N° 551-363/

Honorable Cámara de Diputados:

**A S.E. EL
PRESIDENTE
DE LA H.
CÁMARA DE
DIPUTADOS.**

Tengo el honor de someter a vuestra consideración el proyecto de ley que más adelante se señala, que tiene por objeto incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos modos de transporte, modificando la ley del tránsito.

I. ANTECEDENTES Y FUNDAMENTOS

1. Consideraciones sobre la vida urbana actual

En los últimos 10 años, y como consecuencia del crecimiento económico del país, el parque vehicular ha experimentado un importante aumento, generando, a pesar de los beneficios individuales, una serie de externalidades negativas a la sociedad, tales como una mayor congestión en las zonas urbanas y un aumento en la contaminación ambiental y acústica. En efecto, conforme a las estadísticas del Instituto Nacional de Estadísticas, INE, mientras que en 2003 poco más de 2.250.000 vehículos circulaban por nuestras calles y caminos, en 2013 lo hacían más de 4.200.000. Es decir, en una década el parque automotriz experimentó casi un 100% de crecimiento, haciendo inviable un aumento proporcional de la infraestructura

y generando una creciente congestión vial en el país.

Por su parte, en materia ambiental, aún no ha sido posible lograr los niveles establecidos en las normas de calidad del aire, especialmente los índices de óxido de nitrógeno, NOx - donde una de las principales fuentes emisoras son las móviles - y de MP 2,5, contaminantes que tiene efectos considerables en la salud de las personas. En el mismo orden de cosas, comunas del Gran Santiago como Estación Central, Santiago y Lo Espejo concentran el mayor porcentaje de población expuesta a niveles peligrosos de ruido, que resultan perjudiciales para la salud y que, conjuntamente con las emisiones de contaminantes, generan grandes pérdidas de beneficio social.

El contexto antes descrito ha hecho que muchas personas escojan modos alternativos de transporte, tales como caminatas o ciclos, que coadyuvan en la disminución de la congestión y contaminación. Esta realidad ha generado asimismo nuevas complejidades en la convivencia entre los diferentes modos de transporte, así como la necesidad de adoptar nuevas medidas de seguridad entre éstos.

De esta manera, si bien se han hecho importantes avances en materia de infraestructura y las organizaciones de la sociedad civil han sido capaces de levantar temáticas que van moldeando nuestra cultura vial, este nuevo escenario en la movilidad no se ha visto acompañado de modificaciones normativas que se hagan cargo de los cambios de los últimos años.

2. Una nueva realidad: el aumento del uso de la bicicleta

A partir del año 2000 el uso de la bicicleta ha experimentado un crecimiento sostenido y cada vez más notorio. Según la Encuesta Origen Destino del año 2012, publicada en marzo del presente año, en el Gran Santiago se efectuaban aproximadamente 750 mil viajes diarios en

bicicleta. Por su parte, la Subsecretaría de Transportes estima que el número de viajes en bicicleta ha crecido a una tasa promedio de aproximadamente 7% anual. Esto significa que los viajes en este modo de transporte casi se han duplicado en los últimos 10 años. Asimismo, en varias regiones del país la cantidad de viajes también es significativa y creciente.

Por su parte, las bicicletas no emiten contaminantes nocivos para la salud y el medio ambiente como el referido óxido de nitrógeno (NOx) y el dióxido de carbono (Co2). Este último elemento es el principal responsable del calentamiento global de acuerdo a los resultados expuestos en el último Informe Sobre Cambio Climático dado a conocer en septiembre de 2013 por la Organización de las Naciones Unidas.

Por otro lado, la utilización de la bicicleta tiene efectos significativos en la disminución de la congestión vehicular, debido al mejor aprovechamiento del espacio público del que son capaces comparadas con automóviles particulares. Como el espacio en ciudades congestionadas es un recurso escaso, su correcto aprovechamiento se vuelve un elemento esencial al momento de planificar el transporte. Una mirada a algunos números es decisora en este sentido: por ejemplo, dos pistas de ciclovía de 2 metros de ancho dan abasto para 10.000 bicicletas por hora, mientras que dos pistas de autos de 3 metros de ancho cada una pueden soportar hasta 2.000 autos por hora. Y en el espacio que ocupa un auto estacionado, caben de 10 a 12 bicicletas (Jan Gehl, 2010).

La constatación de esta realidad amerita el reconocimiento explícito de este tipo de vehículo en la legislación de tránsito vigente, estableciendo derechos pero también obligaciones para sus conductores. De la misma forma, se hace necesario definir condiciones de circulación equitativas y medidas de gestión y seguridad de tránsito para las ciclovías que permitan una operación correcta y coordinada con su entorno.

3. Necesidad de regulación de la convivencia vial entre los distintos modos de transporte.

La actual Ley de Tránsito fue pensada para regular fundamentalmente el flujo de vehículos motorizados, y no considera adecuadamente a otros modos de transporte que han tenido un crecimiento importante en los últimos años. Tampoco promueve de manera efectiva una cultura de convivencia vial y el uso compartido de las vías. En este sentido, no se reconocen ciertas especificidades de algunos modos de transporte. Por ejemplo, la necesidad de ciclistas y motociclistas de detenerse delante de los automóviles con el fin de hacerse visibles al resto de los conductores.

Por otra parte, en la actual regulación no se definen estándares de operación y seguridad para el uso de ciclovías. Esto trae como consecuencia que cada comuna en nuestro país tenga diferentes estándares para la construcción de ciclovías, lo que representa un peligro para sus usuarios en términos de seguridad.

En virtud de lo anterior, las velocidades máximas urbanas deben ser nuevamente evaluadas para garantizar a las personas un desplazamiento seguro, sin importar el modo en que se movilizan. Las actuales velocidades máximas contribuyen a que Chile sea uno de los países miembros de la OCDE con mayor mortalidad en accidentes de tránsito (OECD Indicators, 2011).

Se requiere, en consecuencia, una regulación que armonice los distintos modos de transporte, regulando su convivencia, así como una normativa específica para la bicicleta, que regule su circulación y se haga cargo de sus particularidades en relación a otros modos de transporte.

II. OBJETIVOS Y CONTENIDO

La propuesta que se somete a consideración de esta corporación busca, en primer término, mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transportes, resultando para ello necesario, entre otras medidas, definir y reconocer las diferentes especificidades de éstos, abordando aspectos relacionados con medidas para mejorar la seguridad vial, educación vial, estándares de operación y seguridad de ciclovías, junto con diferenciar a los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que los primeros son vehículos de aquellos clasificados como "no motorizados".

En relación a las medidas para mejorar la seguridad vial, se propone disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas, hoy de 60 kilómetros por hora para vehículos y motocicletas de menos de 3.860 kilogramos, a 50 kilómetros por hora, de manera de favorecer la seguridad del tránsito y su adecuada interacción con estos nuevos modos.

En efecto, la velocidad de circulación en zonas urbanas tiene una alta injerencia tanto en la probabilidad de que se generen accidentes de tránsito como en la gravedad de estos, puesto que a mayor velocidad se reducen el tiempo de reacción y el campo visual y aumenta la distancia de frenado y la energía a la que se producen los impactos.

Estudios internacionales estiman que una reducción de 1 km/hr en las velocidades promedio conlleva una reducción de 2-3% de accidentes con lesionados (European Transport Safety Council, 1995), y que la probabilidad de causar un traumatismo producto de un accidente es proporcional al valor de la velocidad al cuadrado, de causar un traumatismo grave es proporcional a la velocidad al cubo y la probabilidad de causar la muerte es proporcional a la velocidad a la cuarta potencia (Andersson G, Nilsson G. 1997).

La evidencia expuesta justifica por lo tanto la proposición de disminuir la velocidad de circulación a zonas urbanas a los 50 km/hr máximo que existía hasta antes del año 2002, año en que la velocidad máxima permitida aumentó a 60 km/hr, coincidiendo con un aumento de más de un 29% de los accidentes de tránsito en zonas urbanas con causa atribuible a velocidad inadecuada y de un 25% del aumento en el número de fallecidos.

Asimismo, se propone como otra medida de seguridad vial facultar a las Municipalidades para establecer en las zonas urbanas, por razones fundadas, zonas de tránsito calmado en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras.

Por otra parte, se propone incorporar materias de convivencia vial en las Escuelas de Conductores. Dentro de la malla de estudio de las escuelas de conductores se hace mucho énfasis en la educación de las normas de tránsito, pero poco se habla sobre una mejor convivencia vial. Por ello, esta propuesta apunta a que los nuevos conductores de vehículos motorizados adquieran conciencia de que el espacio vial es compartido con otros modos de transporte y que gran parte de la solución a los problemas de interacción entre distintos modos de transporte requiere de cambios culturales profundos.

Respecto de los estándares de operación y seguridad de ciclovías, se propone que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sea el organismo encargado de definir las condiciones técnicas, de gestión, operación y seguridad de las vías para ciclistas. El objetivo es procurar un desplazamiento seguro tanto de los ciclistas como de otros modos de transporte que interactúan en el espacio vial.

La propuesta busca, en este mismo orden de cosas, visibilizar la bicicleta dentro de la Ley de Tránsito, incorporando para ello definiciones sobre ciclos, bicicletas y triciclos. Esta visualización no es solo estética sino que también

práctica, pues con la inclusión en general de los ciclos se permitirá generar políticas y normas que permitan una adecuada coordinación con otros modos de transporte y con ello una mejora en la movilidad de las personas. De la misma forma, permitirá implementar medidas de gestión (como reducción de velocidades, zonas de tránsito calmado y señalizaciones adecuadas) asociadas a un adecuado diseño urbano que incorpore redes de facilidades ciclistas, como calles mixtas, ciclovías o líneas de detención adelantada.

De esta manera, se propone incorporar un Título XX nuevo a la Ley de Tránsito, sobre "Las bicicletas y otros ciclos", donde se regulan de manera coordinada y organizada los principales aspectos sobre las ciclovías, del ciclista, las bicicletas y de circulación. Sobre este último aspecto, se establecen las reglas de circulación en zonas urbanas, distinguiendo aquellos lugares donde existan ciclovías de aquellos en que éstas no están disponibles.

Finalmente, se establecen las circunstancias excepcionales bajo las cuales se puede circular por la acera. Por su parte, se establecen los deberes de los conductores de ciclos y reglas especiales sobre el estacionamiento de este tipo de vehículos.

En mérito de lo expuesto, someto a la consideración el siguiente:

P R O Y E C T O D E L E Y:

"Artículo único.- Introdúcense las siguientes modificaciones a la Ley de Tránsito, cuyo texto refundido, coordinado y sistematizado fue fijado por el Decreto con Fuerza de Ley N°1, de 2009, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y de Justicia:

1) Intercálase en el inciso primero del artículo 1, entre las frases "calles" e "y demás vías públicas", la siguiente expresión: ", ciclovías".

2) Modifícase el artículo 2 del siguiente modo:

a) Intercálase entre los actuales numerales 5) y 6), el siguiente numeral 6), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales:

"6) Bicicleta: Ciclo de dos ruedas. También se considerarán bicicletas aquellos ciclos de dos ruedas que cuenten con un motor auxiliar eléctrico, de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kw., donde la alimentación es reducida o interrumpida cuando el vehículo alcanza una velocidad máxima de 25 km/hr o antes si el ciclista termina de pedalear, los cuales se consideraran para los efectos de esta ley como vehículos no motorizados;"

b) Intercálase entre los numerales 7) y 8), que pasaron a ser 8) y 9), el siguiente numeral 9), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales:

"9) Ciclo: Vehículo no motorizado de una o más ruedas, propulsado exclusivamente por una o más personas situadas en él, tales como bicicletas, triciclos, patinetas y patines;"

c) Modifícase el numeral 8), que pasó a ser 9) del siguiente modo:

i) Elimínase la frase "o ciclopista".

ii) Reemplázase la palabra "triciclos" por la frase "otros ciclos, que puede estar segregado física o visualmente, según las características y clasificaciones que se definan mediante reglamento".

d) Intercálase en el numeral 25), que pasó a ser 27), entre la palabra "vehículo" y el punto y coma (;), la siguiente frase: "motorizado o a tracción animal".

e) Intercálase entre los numerales 26) y 27), que pasaron a ser 28) y 29), el siguiente numeral 29), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales:

"29) Línea de detención adelantada o zona de espera especial: Zona señalizada conforme al Reglamento que permite a los conductores de ciclos o motocicletas reiniciar su marcha delante de otros vehículos

motorizados, cuando han debido detenerse en una intersección semaforizada;”.

f) Intercálase entre los numerales 41) y 42), que pasaron a ser 44) y 45), el siguiente numeral 45), nuevo, adecuando la numeración de los restantes numerales:

“45) Triciclo: Ciclo de tres ruedas. También se consideraran triciclos aquellos ciclos de tres ruedas que cuenten con un motor auxiliar eléctrico, de una potencia nominal continua máxima de 0,25 kw., donde la alimentación es reducida o interrumpida cuando el vehículo alcanza una velocidad máxima de 25 km/hr o antes si el ciclista termina de pedalear, los cuales se consideraran para todos los efectos como vehículos no motorizados;”.

g) Reemplázase el numeral 42), que pasó a ser 46) por el siguiente:

“46) Vehículo: Medio motorizado o no motorizado con el cual, sobre el cual o por el cual toda persona u objeto puede transportarse o ser transportado por una vía. Quedan excluidas de esta definición aquellas ayudas técnicas que permitan a personas con movilidad reducida o infantes, transportarse o ser transportados, tales como sillas de ruedas, coches para bebé y otros similares;”.

h) Sustitúyese en el numeral 49), que pasó a ser 53), la expresión “, y” por un punto y coma (;).

i) Reemplázase en el numeral 50), que pasó a ser 54) el punto y aparte (.) por la siguiente expresión: “; y”.

j) Agrégase a continuación del numeral 50), que pasó a ser 54), el siguiente numeral 55), nuevo:

“55) Zona de tránsito calmado: Conjunto de vías emplazadas en zonas urbanas, definidas dentro de una determinada área geográfica, en las que, a través de condiciones físicas de las vías, se establecen velocidades de circulación inferiores a las establecidas en esta ley, pudiendo éstas ser de 40 km/hr, 30km/hr o 20 km/hr.”.

3) Modifícase el artículo 7 en el siguiente sentido:

a) Intercálase en el inciso primero, entre las palabras “vehículo” y “facilitarlo”, la siguiente frase: “motorizado o a tracción animal”.

b) Intercálase en el inciso segundo, entre la palabra "vehículo" y la frase "a quien no porte", la siguiente frase: "motorizado o a tracción animal".

4) Intercálase en el inciso primero del artículo 8, entre la palabra "vehículos" y la frase "no podrán", la siguiente frase: "motorizados y a tracción animal".

5) Intercálase en el artículo 30 entre la palabra "transportes" y el punto final (.), la siguiente frase: "motorizados y no motorizados".

6) Agrégase en el inciso segundo del artículo 31, a continuación del punto final (.), que pasa a ser seguido, la siguiente oración: "Su enseñanza deberá promover el respeto y cuidado hacia los peatones, ciclistas y conductores de otros ciclos.".

7) Modifícase el artículo 79 del siguiente modo:

a) Reemplázase la frase "Las motocicletas, motonetas, bicimotos, triciclos y bicicletas no podrán" por la siguiente: "Ningún vehículo podrá".

b) Sustitúyase la frase "fueron diseñados y equipados" por la siguiente: "fue diseñado y equipado".

c) Reemplázase la oración "El acompañante" por la siguiente: "Tratándose de motocicletas, motonetas, bicimotos y bicicletas, el acompañante".

8) Modifícase el artículo 104 del siguiente modo:

a) Intercálase en el literal c) del numeral 1.-, entre las frases "de detención" e "y no deberán", la siguiente frase: "o la línea de detención adelantada, en su caso,".

b) Reemplázase en el literal b) del numeral 2.- la oración "línea de detención o, si no la hubiera", por la siguiente: "línea de detención, línea de detención adelantada en su caso o, si no las hubiera".

9) Intercálase en el numeral 1.- del artículo 116, entre la palabra "vehículo" y la frase "que va", la siguiente palabra "motorizado".

10) Intercálase en el artículo 117, entre las frases "Ningún vehículo" y "podrá circular", la siguiente palabra: "motorizado".

11) Intercálase en el artículo 118, entre la palabra "peatones" y el punto final (.), la siguiente frase: "ni a los conductores de ciclos".

12) Modifícase el artículo 120 del siguiente modo:

a) Intercálase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero:

"En caso que un vehículo motorizado adelante o sobrepase a bicicletas u otros ciclos, deberá mantener una distancia prudente respecto al ciclo de aproximadamente 1,50 metros, durante toda la maniobra."

a) Agrégase el siguiente inciso cuarto, nuevo:

"En caso que el vehículo adelantado sea un vehículo no motorizado, el conductor de éste deberá permitir la maniobra, acercándose al costado derecho de la pista."

4) Modifícase el artículo 121 del siguiente modo:

a) Reemplázase al final del numeral 1.- la expresión ", y" por un punto y coma (;).

b) Reemplázase al final del numeral 2.- el punto y aparte (.) por la siguiente expresión ", y".

c) Agrégase el siguiente numeral 3.-, nuevo:

"3.- Cuando se adelante a ciclos que circulen por la pista izquierda."

d) Agrégase el siguiente inciso final, nuevo:

"Adicionalmente, el conductor de un ciclo, motocicletas o motonetas, podrá sobrepasar por la misma pista a otro vehículo, cuando éste deba alcanzar la línea de detención o la línea de detención adelantada, según corresponda, siempre que los vehículos a los que se sobrepase se encuentren detenidos."

5) Intercálase al final del numeral 1.- del artículo 125, entre la expresión "a otros" y el punto y coma (;), la siguiente frase: ", sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 130 de la presente ley".

6) Intercálase en el inciso primero del artículo 134, entre las frases "los otros vehículos que circulen" y "y los peatones", la siguiente frase: ", los ciclos que circulen en ciclovia".

7) Intercálase en el numeral 1.- del artículo 135, entre la frase "borde de la calzada" y el punto seguido (.), la siguiente oración ", a menos que exista una ciclovia, en cuyo caso dicho viraje deberá hacerse lo más cerca del elemento segregador".

8) Intercálase en el inciso tercero del artículo 138, entre la palabra "horizontalmente" y el punto final (.), la siguiente frase ", pudiendo además utilizar un señalizador eléctrico adosado a su cuerpo".

9) Agrégase el siguiente inciso tercero al artículo 144, nuevo:

"Con todo, el conductor del vehículo deberá siempre respetar los límites máximos de velocidad prescritos en el artículo siguiente."

10) Modifícase el artículo 145 del siguiente modo:

a) Reemplázase en el inciso primero la frase "Cuando no existan los riesgos o circunstancias señaladas en los artículos anteriores, serán", por la siguiente palabra: "Serán".

b) Reemplázase en el punto 1.1 del numeral 1.-, el guarismo "60" por "50".

11) Modifícase el artículo 146 del siguiente modo:

a) Agrégase el siguiente inciso segundo, nuevo, pasando el actual a ser tercero y así sucesivamente:

"Asimismo, las Municipalidades en las zonas urbanas, por razones fundadas, podrán establecer zonas de tránsito calmado, en áreas residenciales o de alta concentración de comercio y servicios, entre otras."

b) Reemplázase el actual inciso segundo, que pasó a ser tercero, por el siguiente:

"Estas modificaciones deberán contar con informe previo del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones a través de la Secretaría Regional Ministerial competente, y deberán darse a conocer por medio de señales oficiales."

12) Modifícase el artículo 147 en el siguiente sentido:

a) Intercálase en el primer inciso, entre la palabra "vehículo" y la frase "a una velocidad", la siguiente palabra: "motorizado".

b) Intercálase en el inciso segundo entre la palabra "vehículo" y la coma (,), la siguiente palabra: "motorizado".

13) Reemplázase en el numeral 3.- del artículo 162 la frase "calles o caminos" por la siguiente: "calles, caminos o ciclovías".

14) Intercálase en el numeral 14.- del artículo 167, entre las frases "de un túnel" y "o sobre un puente", la siguiente frase: ", en ciclovías".

15) Intercálase en el artículo 189 entre la palabra "retenidas" y el punto final (.), la siguiente frase: ", precisando el tipo de vehículo involucrado".

16) Intercálase en el numeral 2.- del artículo 199, entre la palabra "Conducir" y la frase "sin haber obtenido", la siguiente frase: "un vehículo motorizado o a tracción animal".

17) Intercálese en el numeral 5. del artículo 200, entre la palabra "patente" y el punto y coma (;), la siguiente frase: "cuando ésta sea exigible conforme lo dispuesto en el artículo 51".

18) Modifícase el artículo 201 en el siguiente sentido:

a) Intercálese en el numeral 7., entre la palabra "vehículo" y la expresión "sin silenciador", la siguiente palabra: "motorizado".

b) Elimínase del numeral 14. la expresión "bicicletas,".

19) Intercálase entre el artículo 220 y el Título Final, el siguiente Título XX, nuevo, ajustando la numeración de los artículos siguientes:

"TITULO XX

DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS

(ARTS. 221-224)

Artículo 221.- El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dictará un reglamento que regule las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación. Se entenderá por condiciones de gestión y seguridad de tránsito, los requisitos de diseño y características técnicas con las que deberán planificarse, implementarse y mantenerse las ciclovías. Asimismo, dicho reglamento definirá las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para el ciclista, tales como el casco y los elementos reflectantes, así como los frenos, luces y otros accesorios de seguridad de la bicicleta.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, a través de sus secretarías regionales ministeriales, autorizará, mediante resolución, la operación de las ciclovías que cumplan los requisitos indicados en el reglamento señalado en el inciso anterior. Dicha resolución deberá indicar el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos y el sentido del tránsito que tendrá, entre otros aspectos que el reglamento señale.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones podrá, además, establecer prohibiciones de circulación sobre las ciclovías para tipos específicos de ciclos, considerando sus dimensiones, estructura u otras similares que puedan afectar la correcta operación de las ciclovías, en los términos que señale el referido reglamento.

Artículo 222.- Para la circulación en zonas urbanas los conductores de ciclos deberán respetar las siguientes reglas:

a) Los ciclos deberán transitar por las ciclovías. A falta de éstas lo harán por la pista derecha de la calzada. Constituyen una excepción a la obligación de transitar por la pista derecha de la calzada, los siguientes casos:

1.- Los estipulados en el artículo 116 de la presente ley;

2.- En vías unidireccionales, cuando exista una pista de uso exclusivo de buses ubicada al costado derecho de la calzada. En esta situación, los ciclos deberán circular por el costado izquierdo de la pista izquierda. Tratándose de vías bidireccionales, esta disposición se

aplicará sólo en caso de existir bandejón central o mediana;
y

3.- Cuando el ciclo deba virar a la izquierda, lo que deberá hacer de conformidad con las normas del Título XI.

b) Los ciclos podrán circular excepcionalmente por aceras adecuando su velocidad a la de los peatones y respetando en todo momento la preferencia de éstos, sólo en los siguientes casos:

1. Tratándose de conductores menores de 14 años o adultos mayores; y

2. Tratándose de personas que circulen con niños menores de 7 años.

En caso que la circulación por la ciclovía o la calzada se vea imposibilitada, el conductor del ciclo podrá utilizar la acera comportándose como peatón, para lo cual deberá descender del mismo.

c) En el caso de tener que utilizar un cruce peatonal el conductor del ciclo deberá descender del mismo y realizar el cruce en calidad de peatón.

d) Los peatones deberán cruzar las ciclovías por los lugares debidamente señalizados y no podrán permanecer ni caminar por ella.

Artículo 223.- Son deberes de los conductores de ciclos los siguientes:

a) Conducir un ciclo atento a las condiciones del tránsito, sin utilizar elementos que dificulten sus sentidos de visión y audición.

b) Conducir un ciclo equipado con al menos un sistema de freno que sea eficaz.

c) En caso de transportar menores de 7 años, el conductor deberá ser mayor de edad.

d) En caso de arrastrar un remolque para el transporte de personas, animales o mercancías, el conductor deberá ser mayor de edad. En todo caso, dicho remolque deberá cumplir los estándares definidos por el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

Artículo 224.- Las bicicletas deberán estacionarse preferentemente en los lugares habilitados para ello, dejando en todos los casos un espacio libre para la libre circulación de peatones.

Queda prohibido aferrar por cualquier medio las bicicletas a árboles, en zonas reservadas para carga y descarga en la calzada en el horario dedicado a dicha actividad, en zonas de estacionamiento para personas con discapacidad, en zonas de estacionamiento prohibido conforme señalización, en paradas de transporte público, en pasos de peatones y en espacios habilitados para el estacionamiento de bicicletas de uso público.

Los estacionamientos de bicicletas quedan única y exclusivamente reservados a este tipo de vehículo.”.

20) Reemplázase en el epígrafe del Título Final la frase “(ARTS. 220-221)” por la siguiente: “(ARTS. 225-226)”.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

Artículo primero transitorio.- El artículo único anterior comenzará a regir transcurridos seis meses desde la publicación de la presente ley. Asimismo, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones dispondrá de un plazo de 18 meses a contar de la fecha de la publicación de la presente ley para dictar los reglamentos a los que ésta hace referencia.

Artículo segundo transitorio.- Las ciclovías existentes al momento de la publicación de la presente ley deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que defina al Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el plazo de tres años contado desde la dictación del reglamento a que se refiere el artículo 221.”.

Dios guarde a V.E.,

MICHELLE BACHELET JERIA
Presidenta de la República

JORGE BURGOS VARELA
Ministro del Interior
y Seguridad Pública

JAVIERA BLANCO SUÁREZ
Ministra de Justicia

ANDRÉS GÓMEZ-LOBO ECHENIQUE
Ministro de Transportes
y Telecomunicaciones



Ministerio de Hacienda
Dirección de Presupuestos
Reg. 425VV
I.F. N° 117 - 04/08/2015

Informe Financiero

PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE TRÁNSITO, INCORPORANDO DISPOSICIONES SOBRE CONVIVENCIA DE LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE.

Mensaje N° 551-363

I.- Antecedentes

El proyecto de ley busca mejorar la convivencia vial entre los distintos modos de transportes, resultando para ello necesario definir y reconocer las diferentes especificidades de éstos, sus implicancias en la seguridad vial, educación vial, estándares de operación y seguridad de vías.

Asimismo, en materia de seguridad vial se considera, en lo fundamental, disminuir la velocidad máxima en zonas urbanas a 50 kilómetros por hora, además de medidas de gestión como reducción de velocidades, zonas de tránsito calmado y señalizaciones adecuadas.

Finalmente, se propone incorporar un Título XX nuevo a la Ley de Tránsito, sobre "Las bicicletas y otros ciclos", donde se regulan de manera coordinada y organizada los principales aspectos sobre las ciclovías, del ciclista, las bicicletas y de la circulación, junto con una clara diferenciación de los ciclos del resto de los vehículos, señalando expresamente que son vehículos clasificados como "no motorizados".



Ministerio de Hacienda
 Dirección de Presupuestos
 Reg. 425VV
 I.F. N° 117 - 04/08/2015

II.- Efectos Financieros

Atendiendo a que el proyecto de ley que se propone tiene como objetivo principal adecuar la normativa que regula el tránsito de los distintos modos de transporte por las vías de circulación nacional, la implementación de estas regulaciones no implica costos fiscales adicionales.



SERGIO GRANADOS AGUILAR
Director de Presupuestos

Visación Subdirección de Presupuestos



Visación Subdirección de Racionalización y Función Pública

