

Acta de la Sesión N° 14 del CCSC de la SUBTRANS

Consejo Consultivo de la Sociedad Civil de la SUBTRANS

11 de junio 2014

Miembros del CCSC participantes

- Jaime Valenzuela. Presidente. Representante SOCHITRAN.
- Enrique Cisternas. Vicepresidente. Representante Junta vecinal Valenzuela Llanos.
- Amarilis Horta, Secretaria. Representante Bicicultura.
- Humberto Vallejos. Representante Amproch.
- Constanza Mujica. Representante ANIM.

Invitado:

- Gregory Speir. Speier Road Safety Solutions.

Por la SUBTRANS participan:

- Cristian Bowen, Subsecretario de Transportes.
- Felipe Matta. Subsecretaría de Transportes
- Alfredo Vega. Secretario Ejecutivo CCSC.
- Gabriela Rosende. Coordinación de usuarios SUBTRANS.

Público:

- Ana María Piola. ANIM
- Jeannette Rivas. Amproch.
- Paola Sotomayor. Bicicultura.

TABLA SESIÓN N°14

1. Revisión y aprobación acta sesión anterior
2. Información del presidente, Jaime Valenzuela, relativa a la creación de la “**Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana**”.
3. **Respuesta del Subsecretario** a petitorio del CCSC
4. **Exposición de Greg Speir**, consultor experto en infraestructura vial para bicicletas y motocicletas, quien expondrá acerca de espacios preferentes de frenado para bicicletas y motos, experiencias de segregación de las vías, permiso de zigzagado, estándares de ciclovías, etc.
5. Exposición del Vicepresidente, Enrique Cisternas, acerca del **Proyecto Andina 244** y del conflicto de la comunidad con el uso del **Camino a Farellones**.
6. Informe de avances del grupo que trabaja las modificaciones a la red vial básica y medidas de calmado de tránsito en la Municipalidad de Providencia, en donde el CCSC es representado por Elena Olivares.
7. Asuntos nuevos o varios

Desarrollo de la sesión:

1. La revisión del Acta de la sesión N°13 del 15 de mayo 2014 queda pendiente, por no haberse recibido el Acta y estar ausente la secretaria Elena Olivares.
2. Jaime Valenzuela informa de la creación de la “**Comisión Asesora Presidencial Pro Movilidad Urbana**”, por decreto presidencial firmado el martes 10 de junio por la Presidanta Michele Bachelet ante dicha Comisión, en la cual el CSC de la SUBTRANS está representado por él, como presidente de este Consejo.
3. El Subsecretario Cristián Bowen hace entrega oficial del documento con que dicha secretaría da respuesta formal al documento entregado el día 10 de abril titulado “Requerimientos del CCSC de la SUBTRANS a la SUBTRANS”
4. Gregory Speir, experto en seguridad vial de motocicletas y vehículos de dos ruedas, invitado por el CCSC, expone sobre seguridad en carreteras y zonas urbanas, mostrando los actuales peligros y dificultades, las barreras y desincentivos al uso de vehículos de dos ruedas, poniendo especial énfasis en la falta de estacionamientos urbanos para motos, en los desniveles longitudinales e irregularidades en el pavimento y en la necesidad de implementar franjas de detención adelantadas en cruces e intersecciones para una mejor visibilidad de vehículos livianos de dos ruedas.
 - **Constanza Mujica** comenta que se debe legitimar que la motocicleta pueda desplazarse entre vehículos detenidos, justamente para poder llegar hasta la línea de detención adelantada.
 - El Subsecretario **Cristián Bowen** pregunta a Gregory Speir si dentro de los modelos propuestos está contemplada una vía o “banda” exclusiva para la circulación de motocicletas, que pueda establecerse oficialmente y cuáles son las experiencias al respecto. **Gregory Speir** afirma que en países como Estados Unidos estas medidas han logrado implementarse exitosamente y que en efecto, dentro de su propuesta de trabajo se encuentran consideradas. **Constanza Mujica** indica que en países como Perú y Brasil dicha medida fracasó.
 - **Jaime Valenzuela**, Presidente del Consejo, opina que el problema en el tránsito en relación a vehículos de dos ruedas es la saturación de las vías por el exceso de vehículos motorizados y por el reducido ancho de las pistas en ciudades de estructura tradicional como Santiago. La clave es desincentivar el uso del automóvil. Comenta que en algunos estados de los EEUU se ha implementado con éxito una banda exclusiva para que las motocicletas avancen hasta la línea de detención preferencial, línea que se coloca en las intersecciones para dar visibilidad y salida preferencial a las motos.
 - **Humberto Vallejos**, de Amproch, describe los principales obstáculos que afectan a las motocicletas en el tránsito, concluyendo que las medidas más importantes son

que se establezca que tanto los estacionamientos privados como públicos para autos deban aceptar a las motos, así sea pagando igual que un auto, que se autorice explícitamente a circular entre autos detenidos y se establezca la línea de detención preferencial en intersecciones, junto a las Bicibox de las bicicletas.

- **Constanza Mujica** opina sobre la importancia de redefinir el concepto de vehículo motorizado, con el fin de dejar fuera de circulación las denominadas “mosquito” o ciclos con motor. Argumenta que estos vehículos son muy peligrosos y que al no estar considerados como motocicletas, no se les exige licencia ni permiso de conducir y figuran como bicicletas sin serlo.
- **Amarilis Horta** agrega que el motor mosquito es un motor de dos tiempos de menos de 50cc y muy baja calidad. El motor de dos tiempos es muy ineficiente y contaminante, porque emite hasta un tercio de su combustible y lubricante por el escape, sin quemar o parcialmente quemado y está prohibida su importación, venta y circulación en todos los países civilizados, porque contamina el equivalente a 70 o 140 autos modernos. Comenta que el año pasado el CCSC envió una carta a la Subsecretaría pidiendo la prohibición de las bicicletas mosquito, que la respuesta fue que se trataría prontamente el tema a raíz de una modificación general en preparación, pero que aún no hay noticias, por lo que sería necesario reponer el tema.

El Subsecretario anuncia que debe retirarse, para poder ir a cumplir su compromiso de atención ciudadana, fijado regularmente para los miércoles en la tarde, solicitando que el Consejo cambie su día de sesión mensual, para poder participar en dichas sesiones, como es su intención. Felipe Matta y Alfredo Vega continúan en representación de la Subsecretaría de Transportes.

5. **Amarilis Horta** pide autorización para anticipar un tema que correspondería al último punto de la tabla y presentarlo ahora, antes de que el Subsecretario se retire. Expone que hasta ahora en Chile, tradicionalmente no se cursaban partes a ciclistas, salvo que estos se originaran a raíz de accidentes viales. Que la masividad de la cicletada del primer martes de mayo y su consecuente congestión vehicular desató una explosión de reclamos en los medios, lo que llevó a Carabineros a tomar la lamentable decisión de actuar y a partir del lunes 12 de mayo comenzó, en 2 puntos de la ciudad de Santiago, a cursar partes a ciclistas. Dado que circular en bicicleta obliga a infringir normas que no es razonable exigir a un vehículo de 2 ruedas sin motor, ciclista que pasa por esos puntos es multado, y en sólo 2 semanas se alcanzó una cifra record cercana a las 500 multas. Bicicultura en reunión de dirigentes ciclistas con el Intendente Orrego y el Coronel Oscar Vargas, responsable de la instrucción de cursar multas a ciclistas, solicitó detener las infracciones, logrando conseguir una pausa temporal de 2 meses sólo para las infracciones por no uso de casco protector. Esta medida comienza a aplicarse en el peor momento, cuando la legitimidad y constitucionalidad de la Ley de Tránsito está cuestionada. Esto, considerando que obra en poder del Ministerio de Transportes un Estudio Experto, encargado por SECTRA, que da cuenta de la crítica situación de la

bicicleta en la normativa y que demostró fehacientemente que la ley chilena es BIDIMENSIONAL, que en su formulación sólo se consideró a peatones y vehículos motorizados de 4 ruedas y que toda referencia a la bicicleta (y también a la moto) es una mera sobreposición; que al asimilar la bicicleta a la misma condición de un vehículo motorizado de 4 ruedas, al asimilar como iguales y exigir comportamiento igual a desiguales, esta normativa genera una discriminación arbitraria y atenta contra el principio de igualdad ante la ley. Producto de lo cual solicita al Subsecretario de Transportes Cristián Bowen y a los integrantes del CCSC su apoyo a la iniciativa de Bicicultura de enviar una carta al Ministerio del Interior y al Ministerio de Transportes solicitando dejar sin efecto los partes de Carabineros de Chile cursados a ciclistas durante los últimos meses, acelerar la reforma a la Ley de Tránsito y hasta que eso no se verifique, suspender las infracciones a ciclistas.

- El Subsecretario **Cristián Bowen** señala que le parece correcta la vía propuesta por Bicicultura de enviar las referidas misivas. Explica que lamentablemente el no posee atribuciones para tomar medidas en relación a los partes cursados, ya que esto es responsabilidad de Carabineros de Chile. Señala que el Ministerio de Transportes se encuentra analizando el Anteproyecto de Reforma de la Ley de Tránsito, y finalmente anuncia que el Ministerio se pronunciará oficialmente en esta materia a fines de julio 2014, compromiso que se expresa también en el documento de respuesta a las peticiones del CCSC, que se entregó al inicio de la reunión.
- **Constanza Mujica** señala que bicicletas y motos están en la misma condición con respecto a la normativa actual, que no son consideradas con sus características propias, lo que obliga a cada momento a infringir la Ley de Tránsito. Ejemplifica mencionando el caso de las vías exclusivas para transporte público, en las que no queda claro por dónde debe transitar una bicicleta.
- **Jeannette Rivas**, de AMPROCH, expone que los conductores de motocicleta, para lograr ser incorporados vehicularmente al tránsito, tuvieron que asumir exigencias estrictas sobre ropa protectora, casco, guantes, etc., y consulta si los ciclistas estarían dispuestos a hacer lo mismo, a asumir obligaciones especiales de vestuario a cambio del derecho a circular. Al respecto varios consejeros opinan que el riesgo de caídas es completamente distinto entre moto y bicicleta, que los propios motoqueros manifiestan que sólo existe 2 tipos de conductores de moto, “los que ya se cayeron y los que se van a caer” y se establece que en los países en donde el uso vehicular de la bicicleta está expandido masivamente no se exige ni casco ni vestimenta especial, la gente se viste según propósito y destino de viaje, no para “andar en bici”, pero en esos lugares la legislación, la infraestructura y la gestión de tránsito ofrecen protección y garantizan la seguridad de peatones y ciclistas.

6. Exposición del vicepresidente, **Enrique Cisternas**, acerca del Proyecto Andina 244 y del

conflicto de la comunidad con el uso del Camino a Farellones. Se identifican dos tipos de fiscalización:

- Fiscalización general de camiones con cargas peligrosas en zonas urbanas.
- Fiscalización específica de camiones en camino a Farellones.

Se exponen las cifras del Programa de fiscalización 2014 e infracciones cursadas.

Enrique Cisternas y Felipe Matta, de la Subsecretaría de Transportes, comparten sus experiencias con respecto a este tema, desde el punto de vista de los vecinos afectados y las fatales consecuencias que ha provocado la falta de regularización en la circulación de vehículos de carga pesada en la ruta G-21 y la necesidad de restringir el paso de camiones con el fin de proteger a la comunidad, asimismo promover la construcción por parte de la empresa minera Angloamerican de una vía alternativa como solución a este problema.

7. Queda pendiente el informe de avances del grupo que trabaja las modificaciones a la red vial básica y medidas de calmado de tránsito en la Municipalidad de Providencia, en donde el CCSC es representado por **Elena Olivares**.

8. **En temas nuevos, varios**, se discuten los siguientes asuntos:

- Cómo resolver la difícil situación actual de los ciclistas en calzada y vereda. En base a su experiencia profesional como consultor, **Jaime Valenzuela** opina que la rigidez del MINVU de no querer estrechar los anchos de las vías para automóviles, hace prácticamente imposible la construcción de ciclovías por calzada. **Alfredo Vega**, Secretario Ejecutivo, comparte su experiencia como ciclista en relación a la velocidad comparativa de circulación entre bicicletas y automóviles en zonas urbanas. Todos los participantes consideran óptima la idea que está en este momento en discusión al interior del MTT, a raíz del Anteproyecto de Reforma de la Ley de Tránsito realizado por un equipo experto por encargo de SECTRA, de establecer como estándar en zona urbana, para todas las vías del país, una pista lenta, de máximo 30kms/hr, donde todos los rodados a energía humana pudieran transitar de manera preferencial y protegida por ley. Según la propuesta esta pista lenta estaría en general en la parte derecha de la calzada, salvo en vías con transporte colectivo, en donde correspondería a la autoridad municipal y de Transportes definir su ubicación.
- En relación a la solicitud del CCSC de mejorar los informes de fiscalización que se entregan al Congreso, **Alfredo Vega** sugiere que sería apropiado invitar a Paula Flores en una próxima sesión y discutir sobre el tema.
- **Alfredo Vega** asegura que existe voluntad del Ministerio de Transportes de regionalizar los Consejos de la Sociedad Civil. Confirma que se está creando una comisión Pro-Movilidad que operará en todas las ciudades importantes del país, experiencia que servirá de base y punto de inicio a la creación de los Consejos Regionales. Hace extensiva la invitación a participar de dichas comisiones a todos los miembros del CCSC.
- Como una forma de posibilitar y ampliar la participación de las organizaciones de

regiones, Enrique Cisternas, vicepresidente de Consejo sugiere estudiar la posibilidad de transmitir futuras sesiones del CCSC vía Streaming.

- Se obtiene mediante votación el respaldo unánime del CCSC a la iniciativa del Centro Bicicultura de enviar cartas al Ministerio del Interior y al Ministerio de Transporte para pedir la urgente reforma legislativa y detener las infracciones contra ciclistas mientras no se haya reformado la ley de tránsito.
- Por unanimidad se aprueba la moción del Presidente de cambiar el día de reunión de miércoles a lunes para hacer posible la participación del Subsecretario Bowen. Se fija una nueva sesión para el lunes 14 de Julio de 2014 a las 15:00 hrs.
- Se cierra la Sesión N° 14 a las 18:00.