

# **Acta de la Sesión N° 18 del CSC de la SUBTRANS**

## **Consejo de la Sociedad Civil de la SUBTRANS**

13 de Octubre 2014

### **Miembros del CSC participantes:**

- Jaime Valenzuela. Presidente. Representante SOCHITRAN.
- Enrique Cisternas. VicePresidente. Representante Junta vecinal Valenzuela Llanos.
- Amarilis Horta, Secretaria. Representante Bicicultura.
- Constanza Mujica ANIM
- Luis Aravena, Manantial
- Rodrigo Quijada

### **Invitados:**

- Jorge Lira ANIM
- Cristian Reitze ANIM
- Henry Herrera, Bicicultura

### **Por la SUBTRANS participan:**

- Cristián Bowen: Subsecretario MTT
- Gabriela Rosende: Jefe Unidad Participación Ciudadana
- Rodrigo Enríquez: Coordinador a cargo de la modificación de Ley del Tránsito
- Alfredo Vega: Secretario Ejecutivo CSC.

### **Tabla Sesión N° 18:**

- Modificación de la Ley de Tránsito: presentación del Subsecretario Cristián Bowen
- Requerimientos del CSC SUBTRANS a la SUBTRANS
- Ruta G-21
- Sanciones a Bicicletas
- Instructivo Presidencial N° 007 de 06.08.2014: Política para la Participación Ciudadana en la gestión pública.
- Comisión Asesora Presidencial para la Movilidad Urbana
- Varios

### **Desarrollo de la sesión:**

**Jaime Valenzuela**, existiendo el quórum requerido, da inicio a la sesión 18 del Consejo, agradeciendo la presencia del señor Subsecretario y equipo y otorga al primero la palabra.

**Cristián Bowen** indica que trajo consigo el informe de los estados de avance de cada uno de los 20 requerimientos que este Consejo hizo llegar a la SUBTRANS y propone que sea revisada a continuación de la presentación de la propuesta de modificación de la ley del tránsito. Se acoge la proposición.

El Subsecretario acota que, tal como se había comprometido con Bicicultura y este Consejo, la propuesta de ley estuvo disponible -en la web y para consulta ciudadana- incluso unos días antes de la fecha proyectada.

**Rodrigo Henríquez** realiza una presentación de las normas que rigen actualmente a las bicicletas en la Ley de Tránsito vigente y del Anteproyecto de Modificación de la Ley de Tránsito para la integración normada y segura de la bicicleta, el cual se adjunta como parte del acta y que sintetiza en lo siguiente:

- **Normas específicas que aplican hoy a la conducción de bicicletas**
  - Prohibición de circular en grupos de más de dos en fondo: artículo 130.
  - Prohibición respecto al número de ocupantes: artículo 79.
  - Prohibición de llevar carga que impida mantener ambas manos sobre el manubrio: art.132
  - Obligación de uso del casco: artículo 80.
  - Obligación de uso de luces y elementos reflectantes: artículo 172.
  - Obligación de uso de ciclovía y derecho exclusivo sobre dicha infraestructura: art.129
- Por encargo de Sectra-Subtrans, se realizó el estudio “Análisis Normativo de la Bicicleta”, cuyo Informe Final de más de 350 páginas contiene una propuesta de Anteproyecto de Reforma a la Ley de tránsito, con Mensaje y Articulado. En base a las conclusiones y recomendaciones del Estudio, la Subsecretaría preparó una nueva propuesta de Anteproyecto de Ley, que será sometido a Consulta Ciudadana.
- El Anteproyecto confirma la bicicleta como vehículo, que por lo tanto debe circular por la calzada vehicular, pero con reconocimiento explícito de las diferencias objetivas existentes entre vehículos motorizados y ciclos, estableciendo toda una serie de modificaciones que buscan aclarar sin lugar a equívoco cuándo una norma aplica a ambos o sólo a uno u otro tipo de vehículo.
- Los ciclistas quedan sujetos a todas las disposiciones de la Ley de Tránsito (DFL1 de Octubre 2009), en particular al nuevo **TÍTULO ÚNICO DE LAS BICICLETAS Y OTROS CICLOS**, que busca reunir las normas de circulación específicas para este tipo de vehículos, y resolver los vacíos y ambigüedades de la actual normativa.
- Otorga mayor claridad respecto al lugar que debe ocupar en la calzada, estableciendo que salvo excepciones tipificadas, los ciclos deben circular por la mitad derecha de la pista derecha de la calzada.
- Redefine e incorpora nuevos conceptos: ciclo, ciclovía, línea de detención adelantada, zona de calmado de tránsito, entre otros.

- Salvo luces, traspasa a Reglamento todo lo relacionado con elementos de seguridad complementarios.
- Se definirá por Reglamento la calidad de la infraestructura especializada que por normativa será obligatorio utilizar, para dejar fuera aquellas ciclovías que no cumplan los estándares.
- Se otorga facultades y mayor flexibilidad a los municipios para la determinación de velocidades máximas de circulación, creación de zonas 20 y 30K, y pistas de menor velocidad en calzadas de varias pistas.

Las etapas para la concreción de estas modificaciones son: 20 días de Consulta Ciudadana del Anteproyecto en sitio web del ministerio para recoger aportes y comentarios, respuesta a aportes ciudadanos, socialización con sociedad civil y socialización con otros organismos públicos para la elaboración final del Proyecto de Ley. Finalmente establecer una estrategia legislativa eficiente, que permita su rápida aprobación.

**Jorge Lira** pregunta sobre el espíritu que anima esta reforma y en qué posición queda la bicicleta en cuanto a sus derechos y obligaciones, dado que el anteproyecto sometido a consulta no contiene la parte en que se presentan fundamentaciones y objetivos, conocida como “Mensaje”.

**Rodrigo Henríquez** comenta que efectivamente se optó por publicar sólo un breve resumen introductorio. No obstante, previo a la elaboración del anteproyecto se realizó el ya mencionado Estudio Normativo, que fue muy exhaustivo, y en su Informe Final contiene argumentos, fundamentos y objetivos de las modificaciones propuestas, y un Mensaje extenso que explicita claramente el espíritu de la Reforma. R. Henríquez recoge la sugerencia de darle mayor difusión y explicitar más esa parte conceptual y de principios inspiradores en etapas de socialización posteriores.

**Constanza Mujica** indica que si bien considera importantes y necesarias las modificaciones, no concuerda con el carácter restrictivo de algunas de ellas; por ejemplo, el uso exclusivo para ciclos de ciclovías, dejando fuera a las bicicletas eléctricas. Otra medida similar sería el establecer líneas de detención avanzada, excluyendo a las motocicletas. Este espacio aporta a la seguridad y visibilidad de vehículos vulnerables al permitir la salida en bloque desde un semáforo. Otra medida especial y también muy necesaria para las motocicletas es compartir estacionamientos en forma proporcional a los automóviles.

**Cristian Bowen** sugiere presentar esta modificación sin incluir a las motocicletas y luego en otra instancia hacer lo mismo con ellas.

**Constanza Mujica** replica que hacer modificaciones a la ley del tránsito es un trámite difícil, largo y que requiere patrocinio del ministerio y aprobación parlamentaria; que no existe mejor instancia que esta, y solicita se incorpore la bicicleta eléctrica con velocidad máxima por definir en ciclovías, que ésta y las motos puedan compartir con la bicicleta la zona de avance en semáforos y que la proporcionalidad de estacionamientos sea efectiva también para las motos.

**Amarilis Horta**, de Bicicultura, opina que estas inclusiones no debieran representar ninguna dificultad y que si se busca democratizar la actual Ley de Tránsito y terminar con las exclusiones, nuestro CSC podría solicitar la inclusión de las ampliaciones propuestas por la representante de ANIM en la redacción de la propuesta final.

**Cristian Bowen** declara que si bien no lo recomienda, el Ministerio no se opondrá a la solicitud de incorporar a la motocicleta en estos aspectos.

**Rodrigo Quijada** considera importante aclarar cuales son las materias que se normarán posteriormente por Reglamento y quienes participarán por la sociedad civil en la elaboración de dicho Reglamento. Pide también explicitar quién tendrá la potestad de definir velocidades máximas y mínimas.

**Amarilis Horta** felicita al equipo del Subsecretario por la agilidad en presentar este proyecto de modificación. Sin embargo, manifiesta su inconformidad con que el documento haya sido publicado a consulta ciudadana sin haber sido presentado y discutido previamente con este Consejo, cuya misión debiera ser participar en procesos de definición de políticas de transporte como el que se está dando aquí. Resulta fundamental velar porque las modificaciones normativas propuestas signifiquen un avance significativo, muy real y medible, y que en ningún caso se transformen en un retroceso, en una pérdida de derechos para los ciclistas, como sería el establecer la obligatoriedad de circular por la mitad derecha de la pista derecha. Medidas fundamentales y en las que existe un amplio consenso, como la disminución de velocidades máximas urbanas, el establecimiento de una pista lenta en calzadas de varias pistas, y la presunción de responsabilidad del más fuerte frente al más débil en caso de accidente, sorprendentemente no fueron incluidas en la versión publicada. Manifiesta la molestia de Bicicultura y la sensación de haber sido ideólogos e impulsores de una reforma que termina excluyendo las principales medidas recomendadas, situación que de concretarse acarrearía a Bicicultura y al mismo Consejo costos políticos y de credibilidad importantes y por los cuales podría ocurrir que se viesan en la penosa obligación de negar apoyo a esta iniciativa.

**Cristián Bowen** Subsecretario MTT responde que es importante aclarar que la versión publicada no es el proyecto final, sino la modificación propuesta por el MTT, versión que se somete a consulta pública precisamente para ofrecer una instancia donde todos puedan opinar, abriendo así un proceso de discusión a fin de confluir en una versión final que tenga el mayor consenso y acuerdo posible, para ingresar al Congreso un Proyecto de Ley de rápida aprobación.

Respecto de la conducción por la mitad derecha de la pista derecha, explica que lo que se busca con esta nueva norma es formalizar lo que se da hoy en la práctica diaria en todo el país, justamente para proteger al ciclista, ya que al no estar hoy explícitamente permitida esta forma de circulación de 2 vehículos en una misma pista, los ciclistas aparecen como adelantando por la derecha e infringiendo la ley, quedando desprotegidos en caso de accidentes. Considerando que las pistas tienen un ancho que va entre 3,5 y 2,7mts y que paralelamente se está proponiendo otra medida que hace obligatorio dejar un espacio prudente de distancia de 1,5 a 1 m para adelantar a un ciclo,

por tanto en la práctica existirá prioridad para el ciclista y una pista derecha con velocidad reducida.

**Amarilis Horta** de Bicicultura, acota que para que esa lógica opere y sea realmente favorable para los ciclistas, habría que hacer obligatoria la distancia de 1,5 mts no sólo para adelantar, sino también para sobrepasar o rebasar ciclos. Al mismo tiempo indica que resulta indispensable establecer explícitamente que en la pista derecha los ciclos tienen prioridad, de lo contrario nada cambiará. Advierte también que la ley actual establece el derecho a circular de a dos bicicletas en fondo, y que ese derecho adquirido no debe perderse con la actual reforma. Pide tener en consideración que el costado derecho de la pista derecha, el sector inmediato a la cuneta es donde corre el agua, está la basura, las rejillas de aguas lluvia y donde se concentra la mayor cantidad de grietas y sobrantes de asfalto, obstáculos y peligros constantes para la fina rueda de la bicicleta y que atentan contra el equilibrio del ciclista, por lo que es indispensable que los cambios legislativos contemplen medidas que limiten explícitamente el poder de los motorizados y garanticen que éstos no puedan continuar empujando a los ciclistas hacia las cunetas, ni adelantándolos para virar a la derecha antes que ellos o sobre ellos, situaciones recurrentes que exigen explicitar la prioridad del ciclista en la pista derecha. Pregunta finalmente qué pasará con las situaciones de excepción, si la pista derecha está ocupada por un vehículo detenido, o que se apresta a virar a la derecha, o si hay agua apozada, si el ciclista debe virar a la izquierda o bien abandonar la pista derecha para dirigirse a la línea de posición adelantada o Bicibox.

Cristian Bowen acota que si se introduce la obligación de reservar 1,5 mts para adelantar a un ciclista y éste no conduce por la mitad derecha de la pista derecha, eso implicaría sea la imposibilidad de adelantar o de facto bloquear 2 pistas, lo que no resulta razonable. Lo que sí es atendible y habría que considerar, son las situaciones de excepcionalidad. El Subsecretario instruye a Rodrigo Henríquez a revisar estas situaciones y ver cómo incorporarlas dentro del texto de la propuesta.

**Rodrigo Quijada** pregunta si es posible que a la pista derecha se le dé un tratamiento de pista 30 kmt/hrs. considerando que ya son varios los municipios de todas las tendencias políticas que están habilitando zonas 30 y que ya es común oír a expertos proponer la Pista30. **Amarilis** acota que esta medida de establecer por ley que las calles de tipo vecinal sean calles30 existe en muchas ciudades, que su eficiencia está estudiada y probada, y que la recomendación del Estudio Normativo de SECTRA es que en calles de más de una pista por sentido, se deje la pista derecha como Pista30, de baja velocidad y preferencial para bicicletas, salvo cuando la pista derecha sea de transporte público. A lo cual **Cristian Bowen** recomienda que no sea materia de este proyecto ya que entorpecerá la votación en el Congreso y abrirá un debate largo atentando contra la necesidad de introducir cambios rápidos en la actual legislación. **Rodrigo Quijada**, buscando una solución intermedia, propone que una parte de la red vial, en la pista derecha, tenga límite en 30 siendo compartida con motorizados y otra parte esté liberada de esta característica.

**Rodrigo Henríquez** interviene y comenta que definir la pista derecha como pista lenta generaría condiciones en las que por velocidad el auto y la bicicleta no debieran adelantarse, o

si se hace sería a una velocidad similar. Si esta medida se aplica o bien se aplica en zonas determinadas como el modelo Francés, el solo hecho de mantener una distancia prudente entre el auto y la bicicleta produce los efectos de pista lenta.

**Cristián Bowen** comenta que con el cambio propuesto el motorizado deberá mantener una distancia prudente para evitar pasar a llevar la bicicleta, en consecuencia el auto se verá obligado a reducir la velocidad mientras se mantenga en la pista derecha, por tanto en la práctica existirá prioridad para el ciclista y una pista derecha con velocidad reducida.

**Jorge Lira** comenta que en la ley actual si un vehículo toca, roza o bota a un ciclista se asume culpable al automóvil, a lo cual **Amarilis Horta** refuta que eso no es así, que en Chile no existe presunción de responsabilidad según escala de vulnerabilidad, y agrega que la Ley, al no permitir la circulación de dos vehículos en paralelo en una misma pista, se asume que la bicicleta está cometiendo una infracción al rebasar al auto por la derecha y en caso de accidente se da justamente lo contrario, que se presume la culpabilidad del ciclista.

**Amarilis Horta** solicita explicitar en el Proyecto de Ley que la circulación de 2 vehículos en fondo esté permitido, insiste también explicitar que la distancia de 1,5 metros opere también para rebasar y no sólo para adelantar, que se establezca la prioridad de los ciclos en pista derecha y que regulen las situaciones especiales como por ejemplo cuando la pista derecha está obstruida.

**Jorge Lira** dice que la ley aclara estas situaciones por la vía de la excepción como por vía la regla general, que la interpretación dependerá de las pruebas.

**Cristian Bowen** resume diciendo que con la nueva ley, si el auto toca a un ciclista se asume culpable al automovilista ya que no resguardó la distancia obligada.

**Jaime Valenzuela** comenta que el REDEVU contempla pistas de distintos anchos y que hay que trabajar con el SERVIU para que la OGUC (Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones) permita mayor flexibilidad en el ancho de las pistas de las calzadas, de lo contrario nunca se podrá construir ciclovías por calzada, porque sin enangostar las pistas para los motorizados no habrá cómo obtener espacio para ciclovías.

**El Subsecretario** acota que hay que centrarse en el espíritu de la modificación, lograr que la nueva normativa sea clara, explícita y por todos comprensible, y que el juez de policía local tenga claridad cuando un ciclista está cometiendo una infracción y cuando no. Agradece estas instancias de discusión ya que permiten ampliar la mirada y revisar la conveniencia de incluir normativa explícita para terminar con los vacíos y ambigüedades.

**El Presidente** toma la palabra para tratar el segundo punto de la tabla que es el estado de avance de los 20 requerimientos.

**Cristián Bowen** instruye para que el informe de avance sea distribuido entre los consejeros por

mail.

Requerimiento 1- Se aclara que el Subsecretario asistirá solo a las sesiones necesarias, sin embargo compromete la participación de un miembro del gabinete, o de su equipo técnico cuando sea necesario tratar temas específicos y el Consejo lo solicite.

Requerimiento 2.- Fiscalización camiones con carga peligrosas por la ciudad, la Subsecretaría realizó la solicitud de fiscalización y esta se realizó.

**Enrique Cisternas** solicita apoyo para concretar 3 peticiones a Vialidad: (i) construir un camino alternativo para el tránsito de sustancias peligrosas; (ii) construcción de plaza de pesaje de camiones, y (iii) la eliminación tranque Perez Caldera, potencial contaminante del agua de Santiago. Después de debatir se acuerda que se hará llegar una carta al Subsecretario de Obras Públicas, la cual será patrocinada por la Subsecretaría de Transporte.

**Requerimiento 3.- Cristián Bowen** indica que se está trabajando en un programa de reporte público de las actividades e indicadores de gestión.

**Rodrigo Quijada** pregunta si existe una agenda o plan de las actividades que la Subsecretaría aspire sacar adelante los próximos 18 meses, a lo cual el Subsecretario propone presentar al Consejo el Programa de Transporte para el año 2015, incluido un informe de gestión del Transantiago solicitado por don Luis.

**Requerimiento 6.- Constanza Mujica** pregunta si existe un avance para generar un proyecto de ley simple que permita la configuración de un Observatorio de Movilidad, a lo cual el Subsecretario indica que si bien no está concebido como tal, sí se está trabajando una unidad que concentre todos los indicadores que Transporte posee y que pretende compartir con la sociedad civil, universitaria y empresarial.

**Amarilis Horta** reflexiona sobre el concepto de *transporte*, centrado en las máquinas y en el de *movilidad*, centrado en el ser humano, advirtiendo que el Ministerio de Transporte en general no ha sido capaz de cambiar su mirada ni su lenguaje y adoptar este concepto más integral de *movilidad*, ya en uso en el mundo entero. Producto de ello es que otras reparticiones de Estado se han ido tomando atribuciones que son de competencia directa del MTT, ya que afectan al modo como las personas y bienes se mueven por el territorio.

**Cristian Bowen** sugiere que el Consejo trabaje en una propuesta o idea de cómo el Ministerio pudiera ir avanzando hacia ese camino y su rol frente a la movilidad urbana, Jaime Valenzuela adelanta que ésta es una de las materias que se están revisando en el Consejo Pro-Movilidad.

El Presidente agradece la presencia del Subsecretario, quien enfatiza que esta modificación normativa es importante y que debe ser simple para que su tramitación sea rápida. Amarilis indica que los tiempos de consulta pública -20 días- son muy limitados, a la cual el Subsecretario indica que no hay problema en extenderlos. Se retira el Subsecretario.

**Constanza Mujica** hace notar que en el sitio web de la Subtrans la motocicleta aún no aparece

de ninguna forma, **Alfredo Vega** informa que la pagina será rediseñada por completo y pronto se remplazara por la nueva versión.

El Presidente anuncia que Constanza Mujica se ha ofrecido como secretaria, cargo que es ratificado por los presentes.

El Consejo resuelve reunirse el día Martes 21 a las 18:00 para redactar una propuesta que incluya las recomendaciones del CSC de la SUBTRANS para la modificación normativa en consulta ciudadana.

Siendo las 18:30 se levanta la sesión.