

Artículo actual	Propuesta	Justificación																																				
TÍTULO I: Ámbito de aplicación																																						
Artículo 1°. El presente reglamento tiene por objeto regular las condiciones de gestión y de seguridad de tránsito que deben cumplir las ciclovías para su correcta operación, y definir las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos.																																						
TÍTULO II: De las condiciones de gestión y seguridad de tránsito																																						
Artículo 2° Los principios que deben guiar la planificación, diseño, implementación y mantenimiento de las ciclovías, serán los siguientes:																																						
<ol style="list-style-type: none"> 1. Convivencia: Facilitar la convivencia entre los distintos usuarios y evitar convertirse en barreras de exclusión, especialmente para personas con discapacidad. 2. Intermodalidad: Procurar favorecer la integración con otros modos de transporte, especialmente con el transporte público, si corresponde. 3. Conexa: Permitir la vinculación con otras rutas del sistema vial, o bien unir de manera efectiva orígenes y destinos potenciales como parte de una cicloruta. 4. Coherente: Ser legible, especialmente su señalización y demarcación, la que debe ayudar a definir las trayectorias con claridad. 5. Cómoda: Procurar el uso de superficies de rodados adecuados, geometría correcta, y la minimización de interrupciones, detenciones y/o potenciales conflictos con otros usuarios. 6. Directa: Propiciar rutas cuyas trayectorias sean directas, es decir, minimizando las interrupciones, detenciones y/o potenciales conflictos con otros usuarios. 7. Segura: Minimizar los conflictos entre los conductores de ciclos con los demás usuarios del sistema vial. Asimismo, se debe considerar la seguridad personal de los conductores de ciclos. 8. Atractiva: Procurar generar un ambiente armónico respecto a su entorno. 																																						
Artículo 3° El diseño y las características técnicas de las ciclovías deberán cumplir con los siguientes requisitos: 1. Emplazamiento: Localizarse en la calzada de una vía. Excepcionalmente, por razones de seguridad y/o continuidad, podrán ubicarse en la mediana, en un bandejón, o en la parte no pavimentada de la acera.	Artículo 3° El diseño y las características técnicas de las ciclovías deberán cumplir con los siguientes requisitos: 1. Emplazamiento: Deberá cumplir lo establecido en el punto 1. del artículo 2.3.2. bis del artículo primero del Decreto Supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que fija nuevo texto de la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, en adelante "la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones".	Se modifica para eliminar eventual inconsistencia con normativa Minvu.																																				
2. Espacio de desplazamiento: Considerar dimensiones que permitan generar un espacio de circulación segura para el usuario del ciclo, tanto vertical como horizontalmente, considerando el tipo de ciclovía de acuerdo al siguiente cuadro:	2. Espacio de desplazamiento: Considerar dimensiones que permitan generar un espacio de circulación segura para el usuario del ciclo, tanto vertical como horizontalmente, considerando el tipo de ciclovía de acuerdo al siguiente cuadro:	Existen proyectos que no pueden cumplir con estos estándares. Además, algunas ciclovías construidas por MINVU o municipios, podrían no lograr la aprobación. Se proponen anchos similares al Manual de vialidad ciclo-inclusiva de Minvu.																																				
<table border="1" data-bbox="155 1101 1069 1279"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Tipo de ciclovía</th> <th rowspan="2">Alto (gálibo vertical) (metros)</th> <th colspan="3">Anchos (metros)</th> </tr> <tr> <th>Óptimo</th> <th>Recomendado</th> <th>En singularidades(*)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unidireccional</td> <td>2,5</td> <td>1,8</td> <td>1,5-1,8</td> <td>1,2-1,5</td> </tr> <tr> <td>Bidireccional</td> <td>2,5</td> <td>2,4</td> <td>2,2-2,4</td> <td>2,0-2,2</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de ciclovía	Alto (gálibo vertical) (metros)	Anchos (metros)			Óptimo	Recomendado	En singularidades(*)	Unidireccional	2,5	1,8	1,5-1,8	1,2-1,5	Bidireccional	2,5	2,4	2,2-2,4	2,0-2,2	<table border="1" data-bbox="1163 1101 2252 1279"> <thead> <tr> <th rowspan="2">Tipo de ciclovía</th> <th rowspan="2">Alto (gálibo vertical) (metros)</th> <th colspan="3">Anchos (metros)</th> </tr> <tr> <th>Óptimo</th> <th>Recomendado</th> <th>En singularidades(*)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Unidireccional</td> <td>2,5</td> <td>1,8</td> <td>1,5-1,8</td> <td>1,0-1,5</td> </tr> <tr> <td>Bidireccional</td> <td>2,5</td> <td>2,4</td> <td>2,2-2,4</td> <td>2,0-2,2</td> </tr> </tbody> </table>	Tipo de ciclovía	Alto (gálibo vertical) (metros)	Anchos (metros)			Óptimo	Recomendado	En singularidades(*)	Unidireccional	2,5	1,8	1,5-1,8	1,0-1,5	Bidireccional	2,5	2,4	2,2-2,4	2,0-2,2	
Tipo de ciclovía			Alto (gálibo vertical) (metros)	Anchos (metros)																																		
	Óptimo	Recomendado		En singularidades(*)																																		
Unidireccional	2,5	1,8	1,5-1,8	1,2-1,5																																		
Bidireccional	2,5	2,4	2,2-2,4	2,0-2,2																																		
Tipo de ciclovía	Alto (gálibo vertical) (metros)	Anchos (metros)																																				
		Óptimo	Recomendado	En singularidades(*)																																		
Unidireccional	2,5	1,8	1,5-1,8	1,0-1,5																																		
Bidireccional	2,5	2,4	2,2-2,4	2,0-2,2																																		
(*) Singularidades: Son aquellas situaciones de excepción en las que no existe otra alternativa que reducir eventualmente el ancho de la ciclovía para salvar una situación existente, tales como: paraderos de transporte público, estacionamientos vehiculares, variaciones en la faja disponible, elementos edificados, elementos patrimoniales, arborización, entre	(*) Singularidades: Son aquellas situaciones de excepción en las que no existe otra alternativa que reducir eventualmente el ancho de la ciclovía para salvar una situación existente, tales como: paraderos de transporte público, estacionamientos vehiculares, variaciones en la faja disponible, elementos edificados, elementos patrimoniales, arborización, entre otros. Sólo se podrá																																					

otros. En ningún caso el ancho podrá ser inferior a **1.2 metros en caso de ciclovías unidireccionales** y 2.0 metros en caso de ciclovías bidireccionales.

reducir el ancho cuando las pistas vehiculares hayan sido reducidas, al menos, al ancho mínimo recomendado, según se establece en el Manual denominado "Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana", aprobado por el Decreto Exento N° 827, de 2008, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, o el que en el futuro lo reemplace. En ningún caso el ancho podrá ser inferior a [redacted] 2.0 metros en caso de ciclovías bidireccionales. En el caso de ciclovías unidireccionales, el ancho no podrá ser inferior a 1.0 metro, sin embargo, en aquellas que incorporen segregación física, este no podrá ser inferior a 1.2 metros. En tramos rectos de ciclovías con segregación visual, planas o con pendiente menor a 2%, que disten 20 metros de la intersección de inicio, se podrán aceptar anchos mínimos de 1.9 metros en ciclovías bidireccionales y 0.9 metros en ciclovías unidireccionales. En ningún caso las singularidades pueden ser consideradas en la totalidad de la ciclovía.

Se agrega frase para reforzar el carácter de singularidad.

3. Superficie de desplazamiento: Utilizar carpetas de rodado que ofrezcan comodidad, adherencia, durabilidad y regularidad superficial, entre otras características, tales como el asfalto o el hormigón. Respecto de los sistemas de evacuación de aguas lluvia, las rejillas de sumideros y sistema de canalización deben considerar aberturas perpendiculares o diagonales al sentido de la rueda. En cualquier caso, se debe tener en consideración que el uso de estos dispositivos no debe afectar ni obstaculizar el desplazamiento de personas con discapacidad.

4. Segregación: Incorporar segregación respecto al tráfico motorizado por medio de elementos físicos o visuales, cuyas características dependerán de la velocidad de operación de la vía en la cual se emplaza y/o de la composición del flujo vehicular. En relación a dicha velocidad las características de la segregación deberán ser las siguientes:

Velocidad de operación: V (km/h)	Tipo de segregación	Ancho mínimo (metros)
$V < 30$	n/a	n/a
$30 < V \leq 40$	Visual	0.35
$40 < V \leq 50$	Visual/Física	0.50
$50 < V \leq 60$	Física	0.50
$60 < V \leq 70$	Física	0.60
$V > 70$	Física	>1.00

Los segregadores visuales son básicamente demarcaciones de líneas longitudinales continuas que delimitan la zona de la calzada cuyo uso está destinado sólo a ciclos.

Para las velocidades indicadas en el rango $30 \leq V \leq 40$ km/h, la segregación

4. Segregación: Incorporar segregación respecto al tráfico motorizado por medio de elementos físicos o visuales, cuyas características dependerán de la velocidad de operación de la vía en la cual se emplaza y/o de la composición del flujo vehicular. En relación a dicha velocidad las características de la segregación deberán ser las siguientes:

Velocidad de operación: V (km/h)	Tipo de segregación	Ancho mínimo (metros)
$V < 30$	n/a	n/a
$30 \leq V \leq 50$	Visual o Física	0.30 - 0.50
$50 < V \leq 70$	Física	0.50 - 0.60
$V > 70$	Física	> 1.00

Los segregadores visuales son básicamente demarcaciones de líneas longitudinales continuas que delimitan la zona de la calzada cuyo uso está destinado sólo a ciclos.

Para [redacted] velocidades [redacted] en el rango $30 \leq V \leq 40$ km/h, la segregación

Se simplifica la tabla, entregando mayor flexibilidad, en línea con lo que hoy establece la OGUC.

Se elimina referencia

podrá ser una combinación de demarcación longitudinal de 2 líneas paralelas de 0.10 metros, guardando entre sí una separación de 0.15 metros, complementada con tachas retrorreflectantes, las que deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Capítulo 3 del Apéndice del Manual de Señalización de Tránsito, contenido en el decreto supremo N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Manual".

Para las velocidades indicadas en el rango $40 < V \leq 50$ km/h, la segregación visual podrá ser complementada con tachas retrorreflectantes; o bien, pueden ser 2 líneas paralelas de 0.15 metros de ancho, guardando entre sí una separación de 0.20 metros, en la que debe instalarse alguno de los elementos segregadores físicos establecidos en el Capítulo N° 7 del Manual.

Para las velocidades sobre 50 km/h, los elementos de segregación física deberán ser algunos de los establecidos en el referido Capítulo N° 7 del Manual.

Para las velocidades que superen los 70 km/h, la segregación podrá corresponder a una barrera de contención o bien alejar la ciclovía del espacio de circulación de los vehículos motorizados de acuerdo a los Tópicos 6.605.3 y 6.605.4 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

podrá ser una combinación de demarcación longitudinal de 2 líneas paralelas de 0.10 metros, guardando entre sí una separación [REDACTED] complementada con tachas retrorreflectantes, las que deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Capítulo 3 del Apéndice del Manual de Señalización de Tránsito [REDACTED], del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante "el Manual".

Para [REDACTED] velocidades [REDACTED] en el rango $40 < V \leq 50$ km/h, la segregación visual podrá ser complementada con tachas retrorreflectantes; o bien, pueden ser 2 líneas paralelas [REDACTED], guardando entre sí una separación [REDACTED] en la que debe instalarse alguno de los elementos segregadores físicos establecidos en el Capítulo N° 7 del Manual. En el caso de existir un volumen relevante de vehículos pesados, se deberá implementar una segregación física, con el fin de proteger a los ciclistas, en situaciones tales como coincidencia con trazados de buses, cercanía a zonas portuarias, entre otros.

Para [REDACTED] velocidades sobre 50 km/h, los elementos de segregación física deberán ser algunos de los establecidos en el referido Capítulo N° 7 del Manual.

Para [REDACTED] velocidades que superen los 70 km/h, la segregación [REDACTED] corresponderá a [REDACTED] alejar la ciclovía del espacio de circulación de los vehículos motorizados de acuerdo a los Tópicos 6.605.3 y 6.605.4 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas.

Solo en el caso que el proyecto incluya medidas que induzcan efectivamente a reducir la velocidad de operación para que corresponda a una velocidad menor o igual a la velocidad máxima permitida, se podrá utilizar esta velocidad como referencia para establecer las características de segregación. Estas medidas consistirán en modificaciones físicas y/u operaciones. Las primeras pueden corresponder a reducción del ancho de la vía y/o de las pistas vehiculares, extensión de veredas, cambios de pista, chicanas, veredas continuas, reducción de radios de giro y/o mini rotondas en intersecciones, entre otros. Las segundas pueden entenderse como semáforos programados adecuadamente y/o cámaras de fiscalización de velocidad, entre otros.

al DS 78, que tendrá prontamente una nueva numeración.

En el Manual de Carreteras, la barrera de contención (6.605.4) se incorpora como última opción, ya que puede ser peligrosa para el ciclista.

Se permite utilizar la velocidad máxima cuando la implementación del proyecto incluye aplicar medidas calmantes de velocidad suficientes para alcanzar una velocidad operacional

	<p>Preferentemente y, en virtud del principio de ciclovía segura, se propenderá a implementar dos o más modificaciones, de manera conjunta.</p> <p>En el caso que la ciclovía se encuentre separada del tráfico motorizado por estacionamientos, no se exigirá segregación, sin perjuicio de lo anterior, si los estacionamientos de vehículos se encuentran ubicados en el mismo sentido de tránsito de la ciclovía, se deberá cumplir con una separación deseable de 1 metro y mínima de 0.7 metros.</p> <p>En el caso que la ciclovía se encuentre separada del tráfico motorizado mediante la elevación de ésta, con una distancia vertical mínima de 5 centímetros, no se exigirá segregación adicional a la solera.</p>	<p>igual o menor a la máxima.</p> <p>Se agregan alternativas de diseño.</p>
<p>5. Señalización y demarcación: Utilizar las demarcaciones y señalizaciones según lo dispuesto en el Manual de Señalización de Tránsito.</p> <p>6. Seguridad de tránsito: Evitar o minimizar los conflictos de tránsito, para lo cual deberán incorporarse medidas que prevengan la ocurrencia de accidentes, tales como: fases diferenciadas en semáforos, líneas de detención adelantadas, elementos de canalización, separación de movimientos, reasignaciones de flujos, medidas reductoras de velocidad, entre otros. Especial atención se requiere a la forma en que se resuelven los movimientos en las intersecciones; y, en aquellas vías en que se observen velocidades operacionales elevadas o una alta proporción de vehículos pesados, se debe crear una separación física entre éstos y los ciclos.</p>		
<p>TÍTULO III: Del procedimiento para la autorización de operación de nuevas ciclovías Artículo 4°. La Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante la Secretaría Regional respectiva, autorizará la operación de las ciclovías que cumplan con las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en el presente reglamento, en la forma y según el procedimiento Indicado en los siguientes artículos.</p>	<p>TÍTULO III: Del procedimiento para la autorización de operación de [REDACTED] ciclovías Artículo 4°. La Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante la Secretaría Regional respectiva, autorizará la operación de las ciclovías que cumplan con las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en el presente reglamento, en la forma y según el procedimiento que se establecerá mediante resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	<p>Describir detalladamente el procedimiento en el Decreto parece ser innecesariamente inflexible. Se propone hacer referencia a resolución con el procedimiento.</p>
<p>Artículo 5°. En el procedimiento se distinguirán dos fases de pronunciamiento por parte de la Secretaría Regional: en la etapa de anteproyecto y en la etapa de proyecto.</p> <p>Se entenderá la etapa de anteproyecto como aquella en la que se adoptan las decisiones vinculadas con el perfil de la ciclovía, su emplazamiento en la faja vial y la identificación de potenciales conflictos.</p> <p>Se entenderá la etapa de proyecto, como aquella donde se desarrolla el diseño definitivo de la ciclovía, otorgando solución a los conflictos identificados en la etapa de anteproyecto.</p>		<p>Se elimina</p>
<p>Artículo 6°. Para efectos del presente reglamento se entenderá por interesado a la persona natural o jurídica que presente en la Secretaría Regional Ministerial correspondiente la solicitud de aprobación para la operación de un proyecto de ciclovía, junto con los antecedentes requeridos para cada una de las etapas señaladas en el artículo anterior.</p>		<p>Se elimina</p>
<p>Artículo 7°. En la etapa de anteproyecto, el interesado deberá presentar en la Secretaría Regional correspondiente lo siguiente:</p> <p>1. Ficha de presentación que contenga los siguientes datos generales: nombre del anteproyecto, nombre de la(s) vía(s) en que se ubicará, los tramos que ocupará y el emplazamiento con sus accesos y sentido del tránsito que tendrá la ciclovía. Además, debe presentar un oficio de conformidad con la iniciativa,</p>		<p>Se elimina</p>

<p>de parte del o los municipios donde se localizará la ciclovía. Lo anterior no será necesario en el caso de que la ciclovía se encuentre emplazada en una sola comuna y su interesado sea el mismo municipio.</p> <p>2. Memoria explicativa que contenga al menos: la relación del proyecto con algún plan estratégico de la(s) comuna(s) en que se emplazará la ciclovía, como por ejemplo con el Plan de desarrollo comunal, Plan regulador, Plan de ciclorutas, entre otros; la caracterización de los tramos que lo componen; el número de singularidades que presenta, la superficie de desplazamiento y la segregación de la misma, la identificación de potenciales conflictos y un análisis de alternativas de emplazamiento que permita justificar la decisión finalmente adoptada.</p> <p>3. Esquema de emplazamiento que indique, al menos: su inserción en la red vial, su conexión con otras ciclovías de la red y el contexto urbano en el que se inserta, considerando el equipamiento de escala local, comunal y/o metropolitana que se considere más relevante, como, por ejemplo, centros educacionales, lugares de culto o centros deportivos.</p> <p>En caso de que la ciclovía requiera utilizar faja vial que actualmente esté destinada a otros usos (por ejemplo estacionamientos), el anteproyecto debe incluir la aprobación del o los Departamentos Municipales y/o de la Dirección de Vialidad, que corresponda.</p>	
<p>Artículo 8°. Los plazos para la etapa del anteproyecto son los siguientes:</p> <p>1. La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes señalados en los numerales 1., 2., 3., y del numeral 4. Cuando corresponda, del artículo anterior, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al interesado a través de oficio para que, en un plazo de cinco (5) días hábiles, acompañe los antecedentes que falten, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su solicitud.</p> <p>2. Las presentaciones que contengan toda la información y antecedentes a que se refiere el artículo precedente deberán ser evaluadas por la Secretaría Regional respectiva dentro del plazo máximo de quince (15) días hábiles contados desde la recepción conforme de los antecedentes. La Secretaría Regional, como consecuencia de la revisión del anteproyecto, podrá aprobar, observar o rechazar el mismo, mediante resolución fundada.</p> <p>3. En el evento que el anteproyecto sea observado por la Secretaría Regional, el interesado tendrá un plazo máximo de quince días (15) hábiles para presentar el anteproyecto corregido, contados desde la notificación de la respectiva resolución.</p> <p>4. Una vez presentado el anteproyecto corregido en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo, la Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de diez (10) días hábiles para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando el anteproyecto.</p> <p>5. En caso de no presentar el anteproyecto corregido en el plazo referido en el numeral 3, la Secretaría Regional emitirá una nueva resolución rechazando el anteproyecto original por no haber subsanado las observaciones dentro del plazo establecido.</p> <p>La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los literales anteriores de este artículo, por una sola vez y sin que la prórroga exceda la mitad del plazo otorgado originalmente. Tales prórrogas podrán ser decretadas de oficio y en forma fundada por la Secretaría Regional o solicitadas por el interesado. Las solicitudes deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.</p>	<p>Se elimina</p>
<p>Artículo 9°: La Secretaría Regional deberá revisar el anteproyecto, analizar los requisitos establecidos en el artículo 3° y pronunciarse especialmente sobre los siguientes aspectos de la ciclovía:</p> <p>1. Si presenta cambios de vía, o cambios de emplazamiento dentro de la vía.</p> <p>2. Si presenta las singularidades indicadas en el número 2 del artículo 3° y en qué porcentaje respecto del total de la ciclovía.</p> <p>3. Si cumple con los requerimientos de la superficie de desplazamiento establecidas en el número 3 del artículo 3° y en qué porcentaje respecto del total de la ciclovía.</p> <p>4. Si la segregación de la ciclovía cumple con lo establecido en el número 4 del artículo 3° en cuanto a la velocidad operacional.</p> <p>5. Si se encuentra vinculada a algún plan estratégico de la(s) comuna(s).</p>	<p>Se elimina</p>

<p>6. Si el emplazamiento y la composición del perfil elegido por el interesado es aquel que minimiza el número de potenciales conflictos a los que se verá enfrentado el usuario entre diversas alternativas posibles.</p> <p>La Secretaría Regional deberá basar su decisión en los criterios dispuestos en el presente decreto.</p> <p>La aprobación del anteproyecto se hará por resolución de la Secretaría Regional y tendrá una vigencia de un (1) año, contado desde la fecha de la notificación. En el caso en que el anteproyecto de ciclovía forme parte de otro proyecto de infraestructura vial urbana o interurbana, tales como, autopistas, corredores de transporte público, entre otros este tendrá una vigencia de cinco (5) años contados desde la fecha de la notificación.</p>	
<p>Artículo 10°. En la etapa de proyecto, el interesado deberá presentar lo siguiente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La resolución que aprueba el anteproyecto con la vigencia establecida en el artículo anterior. 2. Un plano de diseño operativo que indique señalización y demarcación, incluyendo semaforización en caso de ser aplicable, y cualquier otra medida de gestión relacionada con la operación de la vía. 3. Memoria explicativa que contenga una descripción detallada del diseño operativo, indicando claramente cómo se solucionan los movimientos de los ciclistas, en especial los siguientes aspectos: <ol style="list-style-type: none"> a) Puntos de inicio y fin de la ciclovía. b) Intersecciones con otras ciclovías. c) Intersecciones con vías relevantes (independiente de que tengan o no ciclovías). d) Paraderos de transporte público. e) Conexión con estaciones de transporte masivo o hitos urbanos relevantes. <p>El interesado de manera opcional, podrá presentar además información complementaria relacionada con los requisitos del artículo 3° del presente reglamento. Entre otros antecedentes podrá acompañar: figuras esquemáticas, fotografías y otros planos tales como: plano de diseño geométrico, plantas de demolición y pavimentación, perfil longitudinal, perfiles transversales de la ciclovía, detallando singularidades y condiciones geométricas en general.</p>	<p>Se elimina</p>
<p>Artículo 11°. Los plazos para la etapa del proyecto son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1 La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes señalados en los numerales 1, 2 y 3 del artículo precedente, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al interesado para que, en un plazo de cinco (5) días hábiles, acompañe los antecedentes que falten, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su solicitud. 2 Las presentaciones que contengan toda la información y antecedentes a que se refiere el número precedente deberán ser evaluadas por la Secretaría Regional respectiva dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la recepción conforme de los antecedentes. La Secretaría Regional, como consecuencia de la revisión del proyecto, podrá aprobar, observar o rechazar el mismo, mediante resolución fundada. 3 En el evento que el proyecto sea observado por la Secretaría Regional, el interesado tendrá un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para presentar el proyecto corregido, contados desde la notificación de la respectiva resolución. 4 Una vez presentado el proyecto corregido en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo, la Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de quince (15) días hábiles para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando el proyecto. 5 En caso de no presentar el proyecto corregido en el plazo referido en numeral 3 del presente artículo, la Secretaría Regional emitirá una nueva resolución rechazando el proyecto original por no haber subsanado las observaciones dentro del plazo establecido. <p>La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los numerales anteriores de este artículo, por una sola vez y sin que la prórroga exceda la mitad del plazo otorgado originalmente. Tales prórrogas podrán ser decretadas de oficio y en forma fundada por la Secretaría Regional o solicitadas por el interesado. Las solicitudes deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.</p>	<p>Se elimina</p>
<p>Artículo 12°. De la revisión del proyecto:</p>	<p>Se elimina</p>

<p>La Secretaría Regional deberá revisar el proyecto, analizarlo y pronunciarse, señalando especialmente si en el diseño definitivo se da cumplimiento a los aspectos de la ciclovía indicados en el numeral 3 del artículo 10.</p> <p>La Secretaría Regional deberá verificar además lo siguiente:</p> <p>a) En caso de que las soluciones de los conflictos en las intersecciones, exijan semaforización y/o nuevas fases especiales de semáforo, el proyecto deberá indicar la forma en la que se implementarán estas soluciones.</p> <p>En caso de que una singularidad en la ciclovía implique un comportamiento inesperado por parte de los ciclistas o del resto de los usuarios de la vía, esta debe estar debidamente demarcada y/o señalizada.</p>		
<p>Artículo 13°. De la resolución aprobatoria del proyecto:</p> <p>La resolución que aprueba el proyecto deberá incorporar, como mínimo, la siguiente información: el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos, el sentido del tránsito que tendrá y el listado completo de medidas de gestión y obras habilitantes para la correcta operación de la ciclovía, tales como cambios de sentido de tránsito, señalización y demarcación, programación de nuevas fases de semáforo, entre otras. Además, deberá incluir expresamente el deber de mantenimiento que le asiste a los gobiernos regionales, a los municipios o a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas conforme el emplazamiento de la ciclovía, y anexar la memoria explicativa y los planos debidamente firmados por la correspondiente Secretaría Regional.</p> <p>La resolución que aprueba la operación del proyecto de ciclovía tendrá una vigencia de tres (3) años, contados desde la fecha de su notificación.</p> <p>En contra de la resolución que aprueba o rechaza la operación del proyecto de ciclovía podrán deducirse los recursos generales contemplados en la Ley N° 19.880 que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.</p>	<p>Artículo 5°. De la resolución operacional:</p> <p>La resolución fundada que aprueba la ciclovía deberá incorporar, como mínimo, la siguiente información: el nombre de la o las vías en que se ubicará la ciclovía, los tramos que ocupará, su emplazamiento, accesos, el sentido del tránsito que tendrá, la existencia de paraderos de transporte público y el listado completo de medidas de gestión y obras habilitantes para la correcta operación de la ciclovía, tales como cambios de sentido de tránsito, señalización y demarcación, programación de nuevas fases de semáforo, entre otras. Además, deberá incluir expresamente el deber de mantenimiento que le asiste a los gobiernos regionales, a los municipios o a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas conforme el emplazamiento de la ciclovía, y anexar la memoria explicativa y los planos debidamente firmados por la correspondiente Secretaría Regional.</p> <p>La resolución que aprueba la operación de un proyecto de ciclovía tendrá una vigencia de tres (3) años, contados desde la fecha de su notificación.</p> <p>En caso de rechazar la operación de una ciclovía existente, se deberá ingresar nuevamente la solicitud de autorización, en conformidad con el procedimiento establecido por la referida resolución.</p> <p>En contra de la resolución que aprueba o rechaza la operación de la ciclovía podrán deducirse los recursos generales contemplados en la Ley N° 19.880 que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.</p>	<p>El art. 221 de la ley de tránsito indica que el contenido de la resolución debe quedar en el reglamento.</p>
<p>TÍTULO IV:</p> <p>Del procedimiento para la autorización de operación de las ciclovías existentes</p> <p>Artículo 14°. En un plazo de tres años, a partir de la publicación en el Diario Oficial del presente reglamento, las ciclovías existentes deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en este reglamento, en la forma y según el procedimiento establecido en los siguientes artículos.</p>	<p>Artículo 6°. En un plazo de tres años, a partir de la publicación en el Diario Oficial del presente reglamento, las ciclovías existentes deberán adecuarse a las condiciones de gestión y seguridad de tránsito establecidas en este reglamento, en la forma y según el procedimiento que se establecerá mediante resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	<p>Se propone que ambos procedimientos se establezcan mediante resolución.</p> <p>Se mantiene párrafo del artículo 15°, para tener</p>

	<p>Los gobiernos regionales, las municipalidades, los Servicios de Vivienda y Urbanización, las Secretarías Regionales Ministeriales de Vivienda y Urbanismo y/o la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de las comunas donde se encuentren emplazadas las ciclovías deberán presentar en la Secretaría Regional correspondiente, una solicitud de autorización, acompañando los antecedentes, para obtener la resolución operacional.</p>	<p>certeza respecto de quién se hará cargo de solicitar la regularización de una ciclovía existente.</p>
<p>No existe</p>	<p>Artículo 7°. De los proyectos experimentales:</p> <p>Para efectos del presente reglamento, se entenderá por proyectos experimentales de ciclovías, aquellos proyectos que, por medio de análisis y monitoreo de los parámetros de una ciclovía, tienen por objeto realizar estudios de interés para la movilidad u otros fines experimentales, cuyas conclusiones pueden resultar necesarias para avanzar en la regulación en materia de ciclovías. Para la realización de lo anterior, requieren ser eximidos, de manera temporal, de la aplicación de una o más exigencias a que se refiere el artículo 3°.</p> <p>Sin perjuicio de lo anterior, el proyecto deberá cumplir, en cuanto al emplazamiento, con las exigencias de la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones, en cuanto al espacio de desplazamiento, con las exigencias mínimas para singularidades, y, en cuanto a segregación, con las exigencias de anchos mínimos y tipo de segregación, aun cuando se utilice como segregación física elementos de canalización, según dispone el punto 5.3 del Manual.</p> <p>La solicitud para la realización de un proyecto experimental siempre deberá contener las medidas que adoptará el interesado para ajustar la ciclovía a la normativa vigente, o para retrotraer la vía al estado anterior a la ejecución del proyecto.</p> <p>La aprobación de proyectos experimentales deberá ser efectuada mediante resolución fundada de la Subsecretaría de Transportes, por un plazo máximo de 2 años, ampliable por un plazo máximo de un año. La Subsecretaría podrá rechazar mediante resolución fundada un proyecto experimental, cuando este no se ajuste a algunos de los principios establecidos en el artículo 2° del presente reglamento.</p>	<p>Se ha encontrado la necesidad de realizar proyectos experimentales, o piloto, para estudiar diversos aspectos de las ciclovías y las personas usuarias.</p>

	<p>Previo al término de la autorización, el interesado deberá presentar una memoria final, de acuerdo a lo establecido en la resolución que autorice dicho proyecto experimental.</p> <p>Al concluir el plazo de autorización, el interesado deberá ajustar la ciclovía a la normativa vigente o retrotraer la vía al estado anterior a la ejecución del proyecto, emitiendo la Subsecretaría de Transportes una resolución de término. En ambos casos, es responsabilidad del interesado efectuar las acciones necesarias para cumplir con lo previamente descrito.</p> <p>El procedimiento para desarrollar los proyectos experimentales será establecido mediante resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.</p>	
<p>Artículo 15°. Los gobiernos regionales, las municipalidades y/o la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de las comunas donde se encuentren emplazadas las ciclovías deberán presentar en formato material o digital en la Secretaría Regional correspondiente, una solicitud de autorización, acompañando los siguientes antecedentes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Ficha de presentación que contenga los datos generales de la ciclovía existente: su nombre, el nombre de la(s) vía(s) en que se ubica, los tramos que ocupa, el emplazamiento, con sus accesos, el sentido del tránsito que tiene, y la(s) municipalidad(es) donde se encuentra emplazada la ciclovía y el trazado de la misma. 2. Memoria explicativa que constate el nivel de cumplimiento de las condiciones de gestión y seguridad de tránsito de las ciclovías en su respectiva comuna. La memoria deberá indicar el nivel de cumplimiento de los requisitos señalados en el artículo 3° de acuerdo a los criterios establecidos en el artículo siguiente del presente reglamento. Además, en los casos que corresponda, debe proponer las medidas de adecuación necesarias para dar cumplimiento a los requisitos. Las medidas de adecuación podrán ser, entre otras, las siguientes: <ol style="list-style-type: none"> a) Adecuación de intersecciones: <ol style="list-style-type: none"> i. Separación de movimientos de ciclos de los flujos peatonales. ii. Incorporación de señalización y demarcación. iii. Incorporación de fases adicionales en semáforos para uno o más movimientos. b) Eliminación de obstáculos. c) Ensanchamiento de superficie de circulación. d) Mejoramiento de superficie de desplazamiento. e) Mejoramiento de segregación. f) Construcción de conexiones con otras ciclovías. <p>La memoria explicativa podrá ser complementada con figuras esquemáticas, fotos, y planos de planta y perfil.</p> 	<p>Se elimina</p>	
<p>Artículo 16°. Los plazos para la revisión de la solicitud de autorización son los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes del artículo precedente, según corresponda, en un plazo de cinco (5) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al solicitante para que, en un plazo de cinco (5) días hábiles, acompañe los antecedentes que falten, bajo apercibimiento de tenerlo por desistido de su solicitud. 	<p>Se elimina</p>	

<ol style="list-style-type: none"> 2. Las presentaciones que contengan toda la información y antecedentes a que se refiere el número precedente deberán ser evaluadas por la Secretaría Regional respectiva dentro del plazo máximo de treinta (30) días hábiles contados desde la recepción conforme de los antecedentes. La Secretaría Regional, como consecuencia de la revisión de la solicitud, podrá aprobar, observar o rechazar la adecuación, mediante resolución fundada. 3. En el evento que la solicitud sea observada por la Secretaría Regional, el solicitante tendrá un plazo máximo de treinta (30) días hábiles para presentar la solicitud corregida, contados desde la notificación de la respectiva resolución. 4. Una vez presentada la solicitud corregida en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo, la Secretaría Regional tendrá un plazo máximo de quince (15) días hábiles para pronunciarse mediante resolución fundada, aprobando o rechazando la solicitud. 5. En caso de no presentar la solicitud corregida en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo, la Secretaría Regional emitirá una nueva resolución rechazando la solicitud de adecuación por no haber subsanado las observaciones dentro del plazo establecido. <p>La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los numerales anteriores de este artículo, por una sola vez y sin que la prórroga exceda la mitad del plazo otorgado originalmente hasta por igual período. Tales prórrogas podrán ser decretadas de oficio y en forma fundada por la Secretaría Regional o solicitadas por el solicitante. Las solicitudes deberán realizarse antes del vencimiento del plazo que se requiere prorrogar.</p>	
<p>Artículo 17°. De la revisión: La revisión de la Secretaría Regional deberá centrarse en los aspectos mencionados en los numerales 1 al 5 del artículo 9°, además de los siguientes:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Presencia de zonas mixtas con peatones. 2. Presencia de obstáculos que generen cambios de dirección abruptos. 3. Existencia de movimientos de ciclistas y conflictos no solucionados especialmente en intersecciones. <p>Además, deberá pronunciarse respecto si las medidas planteadas en la memoria explicativa, cuando correspondan, son suficientes para hacerse cargo de los problemas detectados.</p>	Se elimina
<p>Artículo 18°. De la resolución operacional: La Secretaría Regional, como consecuencia de la revisión de la memoria explicativa, podrá aprobar o rechazar la operación de la ciclovía existente mediante resolución fundada.</p> <p>La resolución que aprueba la operación de una ciclovía existente deberá incorporar, como mínimo, la información contenida en la ficha de presentación de la ciclovía, 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. Además, deberá incluir expresamente el deber de mantención que le asiste a los gobiernos regionales, a los municipios o a la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, conforme el emplazamiento de la ciclovía y anexar la memoria explicativa y los planos debidamente firmados por la correspondiente Secretaría Regional.</p> <p>En caso de rechazar la operación de la ciclovía, se deberá ingresar nuevamente la solicitud de autorización, en conformidad con el procedimiento establecido en el presente título.</p> <p>En contra de la resolución que resuelva la operación de la ciclovía existente, podrán deducirse los recursos generales contemplados en la Ley 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado.</p>	Se elimina
<p>TÍTULO V: De las especificaciones técnicas de los elementos de los ciclos y de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad.</p>	<p>TÍTULO IV: De las especificaciones técnicas de los elementos de los ciclos y de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad.</p>

Artículo 19°. De los elementos de seguridad de los ciclos
Los ciclos definidos por la Ley de Tránsito deberán contar con los siguientes elementos de seguridad:

1. A lo menos un sistema de frenos.
2. Un foco en la parte delantera que permita proyectar un haz de luz frontal continua de color blanco o amarillo, y una luz roja en la parte trasera, la que podrá ser continua o intermitente. Ambas luces deberán mantenerse encendidas desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones de visibilidad lo requieran.
3. Huinchas o placas retrorreflectantes de color blanco en la parte delantera y de color rojo en la parte posterior. **En ciclos que cuenten con horquillas, estos elementos deberán ubicarse sobre las mismas.** Los ciclos deberán contar, además, con huinchas o placas retrorreflectantes laterales, las que deberán ubicarse sobre las ruedas o sobre la estructura del ciclo, cuando el diámetro de las mismas no permita su instalación.
4. Un aparato sonoro que pueda emitir sonido de intensidad moderada.

Los elementos de seguridad mencionados en el presente artículo no serán exigibles a aquellos ciclos que por sus características y/o dimensiones impidan su instalación, sin perjuicio de lo establecido en el inciso segundo del artículo 21°.

Artículo 20°. De los elementos de seguridad de los ocupantes de los ciclos

Todo conductor de ciclo y sus acompañantes, si los hubiere, deberán usar un casco protector que cubra como mínimo la parte superior de la cabeza y que cuente a lo menos, con las siguientes componentes:

1. Carcasa exterior: Superficie externa visible, cuyo propósito es la dispersión de la energía ante un impacto.
2. Revestimiento para absorber impactos: Capa interior compacta, adherida a la carcasa exterior, cuya función es absorber la energía generada por un impacto.
3. Sistema de retención: Correa o elemento que sujeta y asegura el casco a la cabeza del usuario, mediante un sistema de hebillas, trabas, cierres de seguridad u otro dispositivo similar. El casco protector deberá cumplir con alguna de las normas internacionales señaladas a continuación, o sus equivalentes, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones. Con todo, estos requisitos deberán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la forma señalada en el artículo 24° del presente reglamento.

a) EN 1078: "Helmets for Pedal Cyclists and for Users of Skateboards and Roller Skates", del Comité Europeo de Normalización.

b) CPSC 16 CFR 1203: "Safety Standard for Bicycle Helmets", de los Estados Unidos de América.

Artículo 21°. Todo conductor de ciclo y sus acompañantes, si los hubiere, deberán portar vestimenta o algún elemento que incorpore material retrorreflectante. La ubicación de este material retrorreflectante será de libre elección, pero deberá cumplir con la condición de ser siempre visible en la posición de conducción normal del ciclo, tanto por el frente como por detrás del mismo. Si algún objeto obstruye o interfiere la visibilidad del material retrorreflectante posterior, tales como mochilas, bolsos o similares, se deberá agregar un nuevo elemento retrorreflectante sobre dicho objeto.

Artículo 8°. De los elementos de seguridad de los ciclos

Los ciclos definidos por la Ley de Tránsito deberán contar con los siguientes elementos de seguridad:

1. A lo menos un sistema de frenos.
2. Un foco en la parte delantera que permita proyectar un haz de luz frontal continua de color blanco o amarillo, y una luz roja en la parte trasera, la que podrá ser continua o intermitente. Ambas luces deberán mantenerse encendidas desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones de visibilidad lo requieran.
3. Huinchas o placas retrorreflectantes de color blanco en la parte delantera y de color rojo en la parte posterior. Los ciclos deberán contar, además, con huinchas o placas retrorreflectantes laterales, las que deberán ubicarse sobre las ruedas o sobre la estructura del ciclo, cuando el diámetro de las mismas no permita su instalación.
4. Un aparato sonoro que pueda emitir sonido de intensidad moderada.

Los elementos de seguridad mencionados en el presente artículo no serán exigibles a aquellos ciclos que por sus características y/o dimensiones impidan su instalación, sin perjuicio de lo establecido en el inciso segundo del artículo 10°.

Conaset propone eliminar la frase referida a las horquillas, ya que no se justifica limitar de forma tan específica la ubicación del material reflectante. Además, en el caso de los *scooters* la horquilla es muy pequeña y se encuentra muy abajo, lo que dificulta cumplir con esta exigencia.

Se observa que la bocina no se menciona en el art. 221 de la Ley de Tránsito.

Los conductores de aquellos ciclos cuyas características y/o dimensiones impidan la instalación de la luz roja trasera señalada en el numeral 2. del artículo 19° del presente reglamento, deberán portar este elemento en su vestimenta, casco protector u otro accesorio.

Estos elementos deberán ser portados desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida, y cada vez que las condiciones de visibilidad lo requieran.

Artículo 22° Del transporte de personas:

Los ciclos sólo podrán usarse para llevar la cantidad de personas para la cual fueron diseñados. Sin perjuicio de esto, aquellos cuyas características lo permitan, podrán ser equipados con dispositivos adicionales para trasladar a mayor número de ocupantes. Dichos dispositivos no deberán afectar el control y la maniobrabilidad del ciclo, ni deberán exponer la integridad física de sus ocupantes. En todo caso, la responsabilidad de su uso, siempre recaerá en el conductor del ciclo.

Artículo 23°. En el caso del transporte de infantes, éstos sólo podrán ser transportados en dispositivos adicionales que cumplan con las siguientes características:

1. En asientos adicionales. Los asientos para el traslado de infantes podrán instalarse adelante o atrás del conductor, dependiendo de la ubicación para la cual fueron diseñados, pero en ningún caso sobre el manubrio. Deberán contar a lo menos, con los siguientes elementos:
 - a) Apoyapiés que evite el contacto de las piernas del infante con las ruedas.
 - b) Respaldo que permita apoyar la espalda del infante, cuando el asiento sea instalado atrás del conductor.
 - c) Arnés, cinturón o algún sistema de retención equivalente.

Asimismo, estos asientos deberán cumplir con alguna de las siguientes normas internacionales para el traslado de infantes en bicicleta, dependiendo de su ubicación sobre la misma, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

- i) EN 14344: "Child use and care articles – Child seats for cycles – Safety requirements and test methods", del Comité Europeo de Normalización.
 - ii) ASTM F1625: "Standard specification and test method for rear-mounted bicycle child carriers", de los Estados Unidos de Norteamérica.
2. En remolques. Los remolques para el traslado de infantes en ciclos deberán contar a lo menos, con los siguientes elementos:
 - a) Elementos retrorreflectantes en ambos costados, y en la parte posterior. Este último deberá ser de color rojo.
 - b) Una luz roja en la parte posterior, la cual deberá cumplir con lo establecido en el numeral 2 del artículo 19° del presente reglamento. Esta luz podrá reemplazar a la del ciclo, sólo cuando este último esté conectado al remolque.

Artículo 12°. En el caso del transporte de infantes, éstos sólo podrán ser transportados en dispositivos adicionales que cumplan con las siguientes características:

1. En asientos adicionales. Los asientos para el traslado de infantes podrán instalarse adelante o atrás del conductor, dependiendo de la ubicación para la cual fueron diseñados, pero en ningún caso sobre el manubrio. Deberán contar a lo menos, con los siguientes elementos:
 - a) Apoyapiés que evite el contacto de las piernas del infante con las ruedas.
 - b) Respaldo que permita apoyar la espalda del infante, cuando el asiento sea instalado atrás del conductor.
 - c) Arnés, cinturón o algún sistema de retención equivalente.

Asimismo, estos asientos deberán cumplir con alguna de las siguientes normas internacionales para el traslado de infantes en bicicleta, dependiendo de su ubicación sobre la misma, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:

- i) EN 14344: "Child use and care articles – Child seats for cycles – Safety requirements and test methods", del Comité Europeo de Normalización.
 - ii) ASTM F1625: "Standard specification and test method for rear-mounted bicycle child carriers", de los Estados Unidos de América.
2. En remolques. Los remolques para el traslado de infantes en ciclos deberán contar a lo menos, con los siguientes elementos:
 - a) Elementos retrorreflectantes en ambos costados, y en la parte posterior. Este último deberá ser de color rojo.
 - b) Una luz roja en la parte posterior, la cual deberá cumplir con lo establecido en el numeral 2 del artículo 8° del presente reglamento. Esta luz podrá reemplazar a la del ciclo, sólo cuando este último esté conectado al remolque.

Conaset propone agregar nuevo inciso final para recoger una excepción a las "Co-Pilot Bike Trailer" y a las bicicletas de niños remolcadas por una persona mayor

<p>c) Arnés, cinturón o algún sistema de retención equivalente, que impida a su(s) ocupante(s) soltarse o caerse.</p> <p>Asimismo, estos remolques deberán cumplir con alguna de las siguientes normas internacionales para el traslado de infantes en bicicleta, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:</p> <p>i) EN 15918: "Cycles – Cycle trailers – Safety requirements and test methods", del Comité Europeo de Normalización.</p> <p>ii) ASTM F1975: "Standard specification for nonpowered bicycle trailers designed for human passengers", de los Estados Unidos de Norteamérica.</p> <p>Los dispositivos para el traslado de infantes deberán cumplir como mínimo con los requisitos de seguridad y especificaciones técnicas señaladas en el presente artículo, los cuales deberán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la forma señalada en el artículo 24° del presente reglamento.</p>	<p>c) Arnés, cinturón o algún sistema de retención equivalente, que impida a su(s) ocupante(s) soltarse o caerse.</p> <p>Asimismo, estos remolques deberán cumplir con alguna de las siguientes normas internacionales para el traslado de infantes en bicicleta, las que deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones:</p> <p>i) EN 15918: "Cycles – Cycle trailers – Safety requirements and test methods", del Comité Europeo de Normalización.</p> <p>ii) ASTM F1975: "Standard specification for nonpowered bicycle trailers designed for human passengers", de los Estados Unidos de América.</p> <p>Los dispositivos para el traslado de infantes deberán cumplir como mínimo con los requisitos de seguridad y especificaciones técnicas señaladas en el presente artículo, los cuales deberán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la forma señalada en el artículo 13° del presente reglamento.</p> <p>Se exceptúan, tanto del elemento mencionado en el literal c) del número 2., de este artículo, como de la obligación referida al cumplimiento de las normas internacionales contenida en este artículo, a los remolques que estén diseñados para que el ocupante se traslade sobre un sillín y cuente con pedales y manubrio, en donde este último elemento puede ser fijo o móvil.</p>	<p>mediante brazo conector-adaptador.</p> <p>Ambos casos son remolques, pero de una naturaleza diferente a los que se refiere el artículo y no funcionan con algún sistema de retención (tienen asiento tipo sillín). Además, no están incluidos en las normas técnicas internacionales bajo las que se tienen que certificar los remolques que cuentan con asiento y arnés.</p>
<p>Artículo 24°. El importador, distribuidor, primer vendedor u otro del casco protector y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes deberán acreditar que cumplen con las características y especificaciones establecidas en el presente reglamento ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, presentando para ello una solicitud de acreditación, acompañando las fichas de especificaciones, diagramas y otros antecedentes necesarios para tal efecto. Asimismo, deberá incluir un certificado que acredite el cumplimiento de alguna de las normas descritas en el artículo 20° y/o 23° de este reglamento referidas al casco protector y los dispositivos adicionales respectivamente, emitido por entidades de certificación habilitadas.</p> <p>En el evento que el casco protector y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes reúnan todas las características y especificaciones técnicas establecidas en este reglamento, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones procederá a otorgar al solicitante el correspondiente certificado, en el cual se consignará el código de acreditación, marca, modelo, fabricante y solicitante.</p> <p>En los casos que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones constatare la omisión de lo señalado en el presente artículo, remitirá los antecedentes pertinentes al Servicio Nacional del Consumidor.</p>		
<p>Artículo 25°. Del transporte de carga:</p> <p>Se podrá transportar carga en ciclos, siempre que esté bien estibada y asegurada, evitando todo riesgo de caída y que no interfiera con la maniobrabilidad del ciclo.</p> <p>En aquellos ciclos que cuenten con manubrio, la carga no deberá impedir mantener ambas manos sobre éste ni el debido control del vehículo. En caso de utilizar remolques para el transporte de carga, éstos deberán contar con los elementos descritos en los literales a) y b) del número 2. del artículo 23° precedente.</p> <p>En ningún caso, la carga transportada en un ciclo podrá dificultar la visual directa ni el movimiento del conductor.</p>		
<p>Artículo 26°. Del transporte de animales:</p>		

Se podrá transportar animales domésticos en ciclos, siempre que éstos no alteren la maniobrabilidad de los mismos, ni interfieran con la visual permanente del conductor. Dicho transporte se deberá realizar en condiciones que eviten el maltrato o grave deterioro de su salud utilizando dispositivos especiales, tales como canastos, sillas o remolques, asegurando a los animales con arneses o elementos apropiados que no causen daño al animal e impidan que se suelte y/o caiga. Los remolques deberán contar con los elementos descritos en los literales a) y b) del número 2. del artículo 23°.

Artículo 27°. El Ministerio, dentro del plazo de ciento ochenta días de publicado este decreto, dictará una resolución en la que se indicará el procedimiento y las pautas generales para realizar la acreditación de los cascos y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes.