

REGLAMENTA LAS CONDICIONES DE GESTIÓN Y SEGURIDAD DE TRÁNSITO DE LAS CICLOVÍAS Y LAS ESPECIFICACIONES TÉCNICAS DE LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA LOS OCUPANTES DE LOS CICLOS Y DEROGA DECRETO SUPREMO N°116 DE 1988, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES.

JGC/JDC/GSW/AAR/PVF/LAC/MPV/RHI/JMF

CONTRALORÍA GENERAL TOMA DE RAZÓN		
RECEPCIÓN		
DEPART. JURÍDICO		
DEPT. T. R. Y REGISTRO		
DEPART. CONTABIL.		
SUB DEPTO. C. CENTRAL		
SUB DPTO. E. CUENTAS		
SUB DEPTO. C. P. Y BIENES NAC.		
DEPART. AUDITORIA		
DEPART. V. O.P., U. y T.		
SUB DEPTO. MUNICIP.		
REFRENDACIÓN		
REF. POR \$.....		
IMPUTAC.		
ANOT. POR \$.....		
IMPUTAC.		
DEDUC. DTO.....		

Santiago,

DECRETO N° _____/

VISTO: Lo dispuesto en el numeral 6° del artículo 32 de la Constitución Política de la República de Chile; lo dispuesto en D.F.L. N° 1, de 2007, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones y Ministerio de Justicia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Ley N° 18.290, de Tránsito; en la Ley N° 21.088 que modifica la ley de tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte; en el D.F.L. N° 343, de 1953, del Ministerio de Hacienda, que determinó la organización y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; en el D.F.L. N° 279, de 1960, del Ministerio de Hacienda, que reestructuró la Subsecretaría de Transportes; en el Decreto Ley N° 557, de 1974, del Ministerio del Interior, que creó el Ministerio de Transportes; en la Ley N° 19.880, de 2003, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado; en la Resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República, y en la demás normativa aplicable.

CONSIDERANDO:

1. Que, mediante Ley 21.088 citada en el Visto, se modificó la Ley 18.290, de Tránsito, con el objeto de regular la convivencia de los distintos medios de transporte. La principal modificación fue incorporar un nuevo Título XX denominado "De las bicicletas y otros ciclos" donde se regulan de manera coordinada y organizada los principales aspectos sobre las ciclovías, los usuarios de los ciclos, y la circulación de los mismos.
2. Que, el referido Título XX de la Ley 18.290, de Tránsito, dispone que se reglamente las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación y se defina las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de ciclos, tales como casco, elementos reflectantes, frenos, luces y otros accesorios de seguridad.
3. Que, a su vez, entre los objetivos principales de la Ley 21.088 se encuentra el de establecer las condiciones de operación y seguridad para el uso de ciclovías, a fin de unificar los estándares para la construcción de las mismas, ya que sin dicha regulación pueden representar un peligro para sus usuarios en términos de seguridad.

4. Que, otro de los principales objetivos de la Ley 21.088 fue el de fomentar el uso del ciclo, y con ello contribuir a la protección de la salud y el medio ambiente, ya que los ciclos no emiten contaminantes como el 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.

5. Que, por las razones descritas en los considerandos anteriores, resulta necesario reglamentar, por una parte, la certificación de las ciclovías para mejorar el nivel de servicio de las mismas, y por la otra, regular el uso de los elementos de seguridad de los ciclos y de los usuarios u ocupantes de los mismos.

6. Que, cabe hacer presente que el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones sometió el proyecto de reglamento objeto de este decreto, a procesos de Consulta Ciudadana de alta convocatoria, en los cuales participaron más de 300 personas naturales y jurídicas, generándose más de 10 diálogos ciudadanos regionales y donde se recibieron más de 600 observaciones, entre otras múltiples participaciones. Lo anterior denota el alto interés ciudadano que concita la convivencia vial y el uso de los ciclos como medio de transporte.

DECRETO:

Artículo Primero: Apruébase el siguiente reglamento que regula las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deben cumplir las ciclovías y que define las especificaciones técnicas de los elementos de seguridad para los ocupantes de los ciclos:

TÍTULO I: Ámbito de aplicación

Artículo 1º. 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 2º Los principios que deben guiar la planificación, diseño, implementación y mantenimiento de las ciclovías, serán los siguientes:

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 y 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 3º El diseño y las características técnicas de las ciclovías deberán cumplir con los siguientes requisitos:

1. Emplazamiento: Localizarse en el espacio de la faja vial que establece el artículo 2.3.2 bis de la Ordenanza General de la Ley General de Urbanismo y Construcciones, contenida en el decreto supremo N° 47, de 1992, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo.
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:

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

(*) 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. 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.

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 situaciones en que estos elementos sean parte de la trayectoria peatonal (cruce peatonal a nivel de acera) se deberá asegurar que la configuración no obstaculice el desplazamiento de personas con discapacidad (rejillas en diagonal y apertura de rejilla menores a 1.5 centímetros o rejilla con configuración reticuladas, entre otros).
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/hr)	Tipo de segregación	Ancho mínimo (metros)
$V < 30$	n/a	n/a
$30 \leq V \leq 40$	Visual	0.30
$40 < V \leq 50$	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 bicicletas. Para las velocidades indicadas en el rango $40 < V \leq 50$ km el ancho mínimo debe ser 0.50 metros y pueden ser complementadas con tachas; 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 un elemento segregador físico.

5. Señalización y demarcación: Utilizar las demarcaciones y señalizaciones según lo dispuesto en el Manual de Señalización de Tránsito, contenido en el decreto supremo N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.
6. Seguridad de tránsito: Evitar o minimizar los conflictos de tránsito, para lo cual deberán incorporarse medidas correctivas 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 estos y los ciclos.

TÍTULO III:

Del procedimiento para la autorización de operación de nuevas ciclovías

Artículo 4°. La Secretaria Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante la Secretaría Regional, 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.

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.

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.

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.

Artículo 6°. El interesado de un proyecto de ciclovía deberá presentar en la Secretaría Regional correspondiente, los siguientes antecedentes para cada una de las etapas:

A. De la etapa de Anteproyecto

Artículo 7°. En la etapa de anteproyecto, el interesado deberá presentar en la Secretaría Regional correspondiente lo siguiente:

1. Ficha de presentación que contenga los datos generales: nombre e interesado del anteproyecto y el trazado del mismo. Además, debe presentar un oficio de conformidad con la iniciativa, 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.
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; y un análisis de alternativas de perfil y emplazamiento que permita justificar la decisión finalmente adoptada.
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.
4. En caso de que la ciclovía requiera utilizar faja vial que actualmente esté destinada a otros usos (estacionamientos, franja de servicio, arbolado, entre otros), el anteproyecto debe incluir la aprobación del o los Departamentos Municipales que correspondan.

Artículo 8°. Los plazos para la etapa del anteproyecto son los siguientes:

1. La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes señalados en el artículo anterior, en un plazo de tres (3) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al interesado a través de oficio.
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.
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.
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.
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.
6. La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los literales anteriores de este artículo, por una sola vez y hasta por igual período. 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.

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:

1. Si presenta cambios de vía, o cambios de emplazamiento dentro de la vía.
2. Si presenta las singularidades indicadas en el número 2 del artículo 3° y en qué porcentaje respecto del total de la ciclovía.
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.
4. Si la segregación de la ciclovía cumple con lo establecido en el número 4 del artículo 3° en cuanto a la velocidad operacional.
5. Si se encuentra vinculada a algún plan estratégico de la(s) comuna(s).
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.

La Secretaría Regional deberá basar su decisión en los criterios dispuestos en la "Guía de composición y diseño operacional de ciclovías" que será determinada por Resolución del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones en el plazo de 90 días de publicado este Decreto en el Diario Oficial.

La aprobación del anteproyecto se hará por resolución de la Secretaría Regional y tendrá una vigencia de un (1) año, contados desde la fecha de la notificación.

B. De la etapa de Proyecto

Artículo 10°. En la etapa de proyecto, el interesado deberá presentar lo siguiente:

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:
 - 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.
4. El interesado de manera opcional, podrá presentar además información complementaria, como por ejemplo: 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, condiciones geométricas en general.

Artículo 11°. Los plazos para la etapa del proyecto son los siguientes:

- 1 La Secretaría Regional verificará la completitud de los antecedentes a que refiere el artículo precedente, en un plazo de tres (3) días hábiles contados desde su recepción. Las presentaciones incompletas serán devueltas al interesado.
- 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.
- 6 La Secretaría Regional podrá autorizar prórrogas de todos los plazos señalados en los numerales anteriores de este artículo, por una sola vez y hasta por igual período. 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.

Artículo 12°. De la revisión del proyecto:

La Secretaría Regional deberá revisar el proyecto, analizarlo y pronunciarse especialmente si en el diseño definitivo fueron resueltos la totalidad de los aspectos de la ciclovía indicados en el numeral 3 del artículo 10.

La Secretaría Regional deberá verificar además lo siguiente:

- a) En caso de que las resoluciones de los conflictos en las intersecciones, exijan semaforización y/o nuevas fases especiales de semáforo, el proyecto deberá ejecutarlo.
- b) En caso de que una singularidad en la ciclovía implique un comportamiento indirecto o inesperado por parte de los ciclistas o del resto de los usuarios de la vía, esta debe estar debidamente demarcada y/o señalizada.

Artículo 13°. De la resolución aprobatoria del proyecto:

La resolución que aprueba el proyecto deberá incorporar, como mínimo, la información contenida en la ficha de presentación del proyecto, 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 al o los municipios donde se encuentre la ciclovía, y anexar la memoria explicativa y los planos debidamente firmados por la correspondiente Secretaría Regional.

La resolución que aprueba el proyecto tendrá una vigencia de tres (3) años, contados desde la fecha de su notificación. Con dicha resolución, el interesado podrá requerir la recomendación favorable u otras autorizaciones similares que sean necesarias para la etapa de construcción de una ciclovía.

TÍTULO IV:

Del procedimiento para la autorización de operación de las ciclovías existentes

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.

Artículo 15°. Las municipalidades de las comunas donde se encuentren emplazadas las ciclovías deberán presentar en formato material o digital en la Secretaría Regional correspondiente, los siguientes antecedentes, en el plazo máximo de un año desde la publicación del presente reglamento.

1. Ficha de presentación que contenga los datos generales de la ciclovía existente: nombre y 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:

- a) Adecuación de intersecciones:
 - 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.
- d) Construcción de conexiones con otras ciclovías.

La memoria explicativa podrá ser complementada con figuras esquemáticas, fotos, y planos de planta y perfil.

Artículo 16°. 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:

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.

Además, deberá pronunciarse respecto si las medidas planteadas en la memoria explicativa, cuando correspondan, son suficientes para hacerse cargo de los problemas detectados.

La Secretaría Regional deberá basar su decisión en los criterios dispuestos en la "Guía de composición y diseño operacional de ciclovías", señalada en el Artículo 9º precedente.

Artículo 17º. 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.

La resolución operacional deberá incorporar, como mínimo, la información contenida en la ficha de presentación del proyecto. Por su parte, la resolución de rechazo, además de lo anterior, deberá incluir el listado completo de medidas de gestión y obras habilitantes para la correcta operación de la ciclovía.

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.

Artículo 18º. 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 20º.

Artículo 19º. 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 contar con alguna de las normas internacionales señaladas a continuación, o sus equivalentes. Con todo, estos requisitos deberán ser acreditados ante el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la forma señalada en el artículo 23º 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 Norteamérica

Artículo 20º. 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.

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 18º 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 21º 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 22º. 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:

- 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 18° del presente reglamento. Esta luz podrá reemplazar a la del ciclo, sólo cuando este último esté conectado al remolque.
- c) Arnés, cinturón o algún sistema de retención equivalente, que impida a su(s) ocupante(s) soltarse o caerse.

Asimismo, estos remolques deberán cumplir con alguna de las siguientes normas internacionales para el traslado de infantes en bicicleta:

- i) EN 15918: "Cycles – Cycle trailers – Safety requirements and test methods", del Comité Europeo de Normalización.
- ii) ASTM F1975: "Standard specification for nonpowered bicycle trailers designed for human passengers", de los Estados Unidos de Norteamérica.

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 23° del presente reglamento.

Artículo 23°. 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 22° de este reglamento referidas al casco protector y los dispositivos adicionales respectivamente, emitido por entidades de certificación habilitadas.

En el evento que el casco protector y de los dispositivos adicionales para el transporte de infantes reúna 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.

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.

Artículo 24°. Del transporte de carga

Se podrá transportar de carga en ciclos, siempre que esté bien estibada y asegurada, evitando todo riesgo de caída y que no interfiera con la maniobrabilidad del ciclo.

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 22° precedente.

En ningún caso, la carga transportada en un ciclo podrá dificultar la visual directa ni el movimiento del conductor.

Artículo 25°. Del transporte de animales

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 22°.

Artículo 26°. 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.

Artículo Segundo: Derógase el Decreto Supremo N°116 de 1988 del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones.

ANÓTESE, TÓMESE RAZÓN Y PUBLÍQUESE

SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE
Presidente de la República

GLORIA HUTT HESSE
Ministra de Transportes y Telecomunicaciones