

ANT.: ORD. (D.J.L.) N° 2149 de 24 de noviembre de 2023, Ministerio Secretaría General de la Presidencia.
Resolución N° 754 de 21/11/2023, Cámara de Diputados.

MAT.: Solicita perfeccionar legislación vigente en materia de Convivencia Vial que indica.

**DE : JUAN CARLOS MUÑOZ ABOGABIR
MINISTRO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

**A : JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA
PROSECRETARIO SUBROGANTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS**

En relación con ORD. (D.J.L.) N° 2149 de fecha 24 de noviembre de 2023, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, a través del cual solicita envío de un proyecto de Ley para perfeccionar la legislación vigente en materia de convivencia vial, particularmente en lo relativo a los derechos de ciclistas y el cumplimiento de normas asociadas a la mantención y construcción de ciclovías, bajo estándares mínimos de seguridad y operatividad, puedo señalar que desde el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones estamos comprometidos con la promoción de la bicicleta como modo de transporte y compartimos la preocupación expresada en el oficio precedente.

Por una parte, nos encontramos desarrollando una serie de planes de ciclovías en todo el país (15 en total) y diseñando alrededor de 200 km de ciclovías a nivel de ingeniería de detalle. Además, para garantizar la calidad de los proyectos desarrollados, no solo por este Ministerio sino también por otras instituciones públicas y/o privadas, hemos desarrollado una serie de modificaciones al reglamento asociado a la Ley de Convivencia Vial (D.S.102), el cual se encuentra actualmente publicado en Diario Oficial (se adjunta dicha publicación). Junto con esto último, hemos avanzando en la definición de procedimientos formales e instrumentos de apoyo para la evaluación y revisión de proyectos que nos permitan agilizar los procesos y garantizar una aprobación eficiente en los plazos mandatados por el reglamento.

No obstante lo anterior, habiéndose cumplido cinco años desde la publicación de la Ley de Convivencia de Modos, detectamos una serie de falencias e inconsistencias que requieren una revisión para, eventualmente, proponer una nueva modificación que nos permita actualizar la Ley a la luz de los aprendizajes obtenidos. Dicho esto, consideramos prudente trabajar en un nuevo proyecto de Ley que podría ser ingresado para su tramitación en la Cámara de Diputados dentro del año 2024.

Sin otro particular, saluda atentamente a usted,



Distribución:

SR. JUAN PABLO GALLEGUILLOS JARA, PROSECRETARIO SUBROGANTE DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS
GABINETE MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES
SUBTRANS – OFICINA DE PARTES
PROGRAMA DE VIALIDAD Y TRANSPORTE URBANO SECTRA - OFICINA DE PARTES
SANDRA LORENA AGUILERA - ANALISTA DE VINCULACION SOCIAL - AREA MOVILIDAD ACTIVA
TOMAS ECHIBURU - COORDINADOR(A) AREA MOVILIDAD ACTIVA - AREA MOVILIDAD ACTIVA



Para verificar la validez de este documento debe escanear el código QR y descargar una copia del documento desde el Sistema de Gestión Documental.

1012142

E195375/2023

LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL

Núm. 43.759

Jueves 25 de Enero de 2024

Página 1 de 7

Normas Generales

CVE 2442821

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES

Subsecretaría de Transportes

MODIFICA EL DECRETO SUPREMO N° 102, DE 2019, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, QUE 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, EN EL SENTIDO QUE INDICA

Núm. 119.- Santiago, 14 de octubre de 2022.

Visto:

Lo dispuesto en el numeral 6° del artículo 32 del decreto supremo N° 100, de 2005, del Ministerio Secretaría General de la Presidencia, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado de la Constitución Política de la República de Chile; en el decreto con fuerza de ley 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 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 decreto con fuerza de ley N° 343, de 1953, del Ministerio de Hacienda, que determinó la organización y atribuciones de la Subsecretaría de Transportes; en el decreto con fuerza de ley N° 279, de 1960, del Ministerio de Hacienda, que fija normas sobre atribuciones del Ministerio de Economía en materia de transportes y reestructuración de 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 el 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 el decreto supremo N° 200, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que reglamenta resaltos reductores de velocidad; en el decreto exento N° 827, de 2008, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que aprueba nuevo manual de vialidad urbana denominado Recomendaciones para el Diseño de Elementos de Infraestructura Vial Urbana y deroga DS N° 12, de 1984; en el decreto supremo N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que aprueba Manual de Señalización de Tránsito; en el decreto supremo N° 102, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que 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; en el oficio ordinario N° 11595, de fecha 25 de abril de 2023, de la Subsecretaría de Transportes; en lo dispuesto por el Manual de Carreteras del Ministerio de Obras Públicas; en la resolución N° 7, de 2019, de la Contraloría General de la República, que fija normas sobre exención del trámite de toma de razón, y en las demás normas aplicables.

Considerando:

1. Que, mediante ley N° 21.088, citada en los vistos, se modificó el decreto con fuerza de ley 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 de Tránsito, en adelante e

CVE 2442821

Director: Felipe Andrés Peroti Díaz
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: 600 712 0001 Email: consultas@diarioficial.cl
Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

indistintamente “Ley 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” en el cual se regulan, de manera coordinada y organizada, los principales aspectos sobre las ciclovías, los ocupantes de los ciclos, y la circulación de los mismos.

2. Que, cumpliendo con el mandato establecido en el artículo 221 de la Ley de Tránsito, se dictó el decreto supremo N° 102, de 2019, de este Ministerio, citado en los vistos, que reglamenta las condiciones de gestión y seguridad de tránsito que deberán cumplir las ciclovías para su correcta operación y define 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 de los ciclos.

3. Que, en virtud de las facultades conferidas ya señaladas, el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha efectuado un análisis crítico al referido decreto supremo N° 102, de 2019, citado en los vistos, identificando los siguientes reparos:

a. Parámetros de diseño de las ciclovías con estándares muy rígidos, entendiéndose por ello que las exigencias establecidas no se condicen con los criterios de normativa internacional y nacional de otros organismos, entre ellos, el Ministerio de Vivienda y Urbanismo, y limitan las opciones de usar el espacio público, en particular, aquellos requisitos relativos a emplazamiento, espacio de desplazamiento y segregación. Adicionalmente, se agregan consideraciones para ciclovías emplazadas fuera de la trama vial.

b. Dilación en los procedimientos de autorización de operación de ciclovías, entendiéndose por ello que se identificó que en los referidos procedimientos se exigen antecedentes prescindibles y se generan demoras.

c. Necesidad de adecuar algunas exigencias de los elementos de seguridad de los ciclos y del transporte de infantes, dado que, en el primer caso, no se justifica limitar de forma específica la ubicación del material reflectante, y respecto del segundo caso, se requiere establecer una excepción para incorporar determinados remolques de infantes.

d. Se han identificado algunos conceptos y referencias que son necesarios de ajustar.

4. Que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 37 bis de la ley N° 19.880, que establece bases de los procedimientos administrativos que rigen los actos de los órganos de la Administración del Estado, mediante oficio ordinario N° 11595, de fecha 25 de abril de 2023, de la Subsecretaría de Transportes, la actual propuesta de modificación al decreto supremo N° 102, de 2019, citado en los vistos, fue remitida al Ministerio de Vivienda y Urbanismo.

5. Que, teniendo en consideración lo anteriormente expuesto, es necesario modificar el decreto supremo N° 102, de 2019, citado en los vistos, en el sentido de adecuar los requisitos de diseño y características técnicas de las ciclovías, establecer modificaciones al procedimiento de aprobación del proyecto y considerar nuevos aspectos en materia de elementos de seguridad de los ciclos y transporte de infantes.

Decreto:

Artículo único: Modifícase el decreto supremo N° 102, de 2019, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que 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, en el sentido que indica:

a) Reemplázase en el artículo 3°, el número 1. por el siguiente: “1. Emplazamiento: Localizarse en la calzada de una vía. Excepcionalmente, si por razones de seguridad y/o continuidad, derivadas de situaciones tales como el angostamiento del perfil vial, presencia de paraderos de transporte público, presencia de canales, puentes, o infraestructura energética o sanitaria que afecte a la calzada, entre otras, esto no fuere posible, podrán ubicarse fuera de la misma, en aquellos tramos en los que se identifiquen dichas razones de seguridad y/o continuidad, debidamente justificadas.

Sin perjuicio de lo anterior, las ciclovías no podrán formar parte de la vereda ni afectar la ruta accesible a que se refiere el artículo 2.2.8. 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 “Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones.”.

b) Reemplázase en el artículo 3º, número 2., en nota (*), el texto posterior al punto seguido, por el siguiente: “Sólo se podrá reducir el ancho cuando las pistas vehiculares hayan sido disminuidas, 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, o de acuerdo a lo dispuesto en el Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, según corresponda. Tratándose de ciclovías bidireccionales el ancho no podrá ser inferior a 2.0 metros, mientras que en ciclovías unidireccionales, el ancho no podrá ser inferior a 1.0 metro, con excepción de aquellas que incorporen segregación física, en que el ancho no podrá ser inferior a 1.2 metros. Cada singularidad deberá ser debidamente justificada, verificándose que no sea posible emplazar la ciclovía sin reducir el ancho cuando una o más de ellas se presenten.”.

c) Incorpórase en el artículo 3º, número 3., a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto seguido, la siguiente frase: “Asimismo, cuando la calzada considere dispositivos o elementos reductores de velocidad, distintos a aceras continuas o plataformas, según se define en el decreto supremo N° 200, de 2011, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, o el que en el futuro lo reemplace, se deberá resguardar que éstos no afecten aquella parte de la calzada correspondiente a la ciclovía, cuando ello sea posible.”.

d) Incorpórase en el artículo 3º, número 3., el siguiente nuevo párrafo segundo: “Las ciclovías que se emplacen al interior de parques, plazas o áreas verdes públicas o privadas de uso público, riberas de ríos, de lagos o en platabandas de bordes costeros, deberán considerar una pendiente transversal mínima de un 2% para asegurar el escurrimiento de las aguas lluvias.”.

e) Reemplázase en el artículo 3º, número 4., la tabla por la siguiente:

Velocidad máxima permitida: 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

f) Reemplázase en el artículo 3º, número 4., el tercer párrafo por el siguiente: “Para velocidades en el rango $30 \leq V \leq 40$ km/h, la segregación podrá ser una combinación de demarcación longitudinal de 2 líneas paralelas de 0.10 metros, guardando entre sí una separación complementada con tachas retrorreflectantes, las que deberán cumplir con las especificaciones establecidas en el Capítulo 3 del Apéndice del Manual de Señalización de Tránsito, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, en adelante “el Manual”.”.

g) Reemplázase en el artículo 3º, número 4., el cuarto párrafo por el siguiente: “Para velocidades 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, guardando entre sí una separación tal que permita instalar alguno de los elementos segregadores físicos establecidos en el Capítulo N° 7 del Manual. En el caso de ubicarse la ciclovía en vías en las que exista circulación de buses o camiones en tránsito hacia terminales o depósitos de buses, zonas portuarias o industriales, bodegas, terminales agropecuarios, u otros recintos generadores o receptores de carga, se deberá implementar una segregación física, con el fin de proteger a los ciclistas de la circulación de vehículos pesados.”.

h) Elimínase en el artículo 3º, número 4., párrafo quinto, la palabra “las” entre las palabras “Para” y “velocidades”.

i) Reemplázase en el artículo 3º, número 4., el párrafo sexto por el siguiente “Para velocidades que superen los 70 km/h, la segregación consistirá en alejar la ciclovía del espacio de circulación de los vehículos motorizados, de acuerdo a la Sección 6.605 del Manual de Carreteras de la Dirección de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas, debiendo aplicarse lo dispuesto en los Tópicos 6.605.3 y 6.605.4.”.

j) Incorpórase en el artículo 3º, número 4., los siguientes párrafos séptimo, octavo y noveno:

“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 mínima de 0,7 metros.

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.

En las ciclovías que se emplacen al interior de parques, plazas o áreas verdes públicas o privadas de uso público, riberas de ríos, de lagos o en platabandas de bordes costeros, deberá existir una segregación respecto a cualquier circulación peatonal, de una distancia mínima de 0.4 metros y/o una diferencia en altura de al menos 5 centímetros. Dicho espacio estará conformado por vegetación u otros elementos de carácter paisajístico que contribuyan a resguardar la seguridad y el distanciamiento entre peatones y ciclistas.”.

k) Reemplázase en el artículo 3º, número 6., la palabra “accidentes” por la frase “siniestros de tránsito”.

l) Reemplázase el artículo 5º, por el siguiente:

“En el procedimiento se distinguirán dos etapas, cada una de las cuales terminará con un pronunciamiento por parte de la Secretaría Regional:

a) Etapa de anteproyecto: Se entenderá por etapa de anteproyecto aquella en la que se adoptan las decisiones vinculadas con el trazado y el perfil de la ciclovía, su emplazamiento en la faja vial y la identificación y análisis de potenciales conflictos.

b) Etapa de proyecto: Se entenderá la etapa de proyecto, como aquella en la que se desarrolla el diseño definitivo de la ciclovía, otorgando solución a los conflictos identificados en la etapa de anteproyecto.”.

m) Reemplázase en el artículo 6º, la frase “un proyecto de” por la palabra “una”.

n) Elimínase en el artículo 6º, la frase “para cada una de las etapas señaladas en el artículo anterior”.

o) Reemplázase en el artículo 7º, número 1., la palabra “anteproyecto” por la palabra “proyecto” y la palabra “su” por la palabra “el”.

p) Reemplázase el artículo 7º, número 2., por el siguiente:

“2. Memoria explicativa que contenga, al menos:

a) La definición del trazado y la caracterización de los tramos que lo componen, resaltando los beneficios del emplazamiento adoptado.

b) Perfiles transversales entre líneas oficiales de cada uno de los tramos que constituyen el trazado de la ciclovía, de la situación actual y con proyecto, indicando el tipo de segregación de la ciclovía.

c) Un catastro de las singularidades presentes en el proyecto, que contenga, al menos, el tipo de singularidad, la ubicación, la longitud, el perfil asociado y el ancho de la ciclovía.

d) Un análisis de las intersecciones de inicio y fin de la ciclovía y, además, todas aquellas que se consideren complejas, atendiendo para su determinación criterios como el tipo de intersección, la tasa de siniestralidad y los movimientos conflictivos.

e) Un análisis de interacciones complejas entre ciclistas y el entorno del trazado de la ciclovía, considerando para su determinación, entre otros, la existencia de infraestructura destinada al transporte público en el trazado, otras ciclovías, estaciones de transporte masivo, hitos urbanos relevantes, estacionamientos, presencia de establecimientos de salud o educacionales, ferias libres y angostamientos de pista; indicando cómo estas interacciones son resueltas por el proyecto.”.

q) Reemplázase el artículo 7º, número 3., por el siguiente:

“3. Esquema del trazado de la ciclovía en formato kmz 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 tales como centros educacionales, centros comerciales, lugares de culto, centros deportivos u otros.”.

r) Reemplázase en el artículo 8º, número 1., la frase “los numerales 1., 2., 3., y del numeral 4. Cuando corresponda, del” por la palabra “el”.

s) Reemplázase en el artículo 8º, número 2., la frase “quince (15)” por “veinte (20)” y la frase “aprobar, observar o rechazar el mismo, mediante resolución fundada” por la frase “aprobarlo o rechazarlo, mediante una resolución o emitir un oficio indicando las observaciones a la presentación.”.

t) Reemplázase en el artículo 8º, número 3., la frase “de la respectiva resolución” por la frase “del respectivo oficio” y agrégase a continuación del punto aparte, que pasa a ser punto

seguido, la siguiente frase: “En caso de que no sean subsanadas las observaciones dentro de plazo, la Secretaría Regional dictará una resolución rechazando el anteproyecto original.”

u) Elimínase en el artículo 8º, número 4., la frase “en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo”.

v) Elimínase en el artículo 8º, los números 5. y 6.

w) Reemplázase en el artículo 9º, párrafo inicial, la palabra “analizar” por la frase “verificando el cumplimiento de”.

x) Reemplázase en el artículo 9º, el número 1., por el siguiente:

“1. Si el trazado es conexo, coherente y directo, de acuerdo con los principios enumerados en el artículo 2º de este reglamento, o si presenta cambios en la vía, o cambios de emplazamiento dentro de la vía.”.

y) Agrégase en el artículo 9º, número 2., luego de la frase “artículo 3º” la frase “, si éstas se encuentran debidamente justificadas.”.

z) Elimínase en el artículo 9º, el número 3., pasando el actual número 4. a ser el número 3.

aa) Reemplázase en el artículo 9º, en el actual número 4., que pasa a ser 3., la palabra “operacional” por la frase “máxima permitida”.

bb) Elimínase en el artículo 9º, el número 5., pasando el actual número 6. a ser el número 4.

cc) Reemplázase en el artículo 9º, en el actual número 6., que pasa a ser 4., la frase “a los que se verá enfrentado el usuario entre diversas alternativas posibles.” por la frase “, priorizando en la operación a peatones y ciclistas.”.

dd) Agrégase en el artículo 9º, los siguientes nuevos números 5. y 6.:

“5. Si fueron analizadas todas las intersecciones complejas del trazado de la ciclovía, de acuerdo a los criterios establecidos en la letra d) del numeral 2. del artículo 7º.

6. Si fueron analizadas todas las interacciones complejas, de acuerdo a los criterios establecidos en la letra e) del numeral 2. del artículo 7º.”.

ee) Agrégase en el artículo 9º, en el último párrafo, antes del punto final, la siguiente frase “de la resolución aprobatoria”.

ff) Reemplázase en el artículo 10º, párrafo inicial, la frase “lo siguiente:” por la frase “los siguientes antecedentes:”

gg) Reemplázase en el artículo 10º, el número 1., por el siguiente:

1. “La resolución aprobatoria del anteproyecto, la que deberá estar vigente.”.

hh) Agrégase en el artículo 10º, número 2., antes del punto final, la frase “que sea necesaria para que la ciclovía pueda funcionar”.

ii) Reemplázase en el artículo 10º, el número 3., por el siguiente:

“3. La memoria explicativa del artículo 7º actualizada y complementada con una descripción detallada del diseño operativo, indicando claramente cómo se solucionan los movimientos de los ciclistas, para minimizar conflictos con vehículos motorizados, en especial en las siguientes situaciones:

a. Inicio y fin de ciclovías.

b. Conexiones con otras ciclovías.

c. Cruces para ingresar y salir de la ciclovía en vías relevantes.

d. Zonas de espera para realizar virajes de dos tiempos en intersecciones semaforizadas.”.

jj) Reemplázase en el artículo 10º, el número 4., por el siguiente:

“4. Además, deberá indicar que cumple con los requerimientos de la superficie de desplazamiento establecidas en el numeral 3. del artículo 3º y en qué porcentaje respecto del total de la ciclovía.”.

kk) Agrégase en el artículo 11º, número 1., entre la palabra “interesado” y la expresión “para que”, la frase “, a través de oficio,” y Reemplázase la frase “numerales 1, 2 y 3 del artículo precedente” por “numerales del artículo precedente”.

ll) Reemplázase en el artículo 11°, número 2., la frase “podrá aprobar, observar o rechazar el mismo, mediante resolución fundada.” por la frase “podrá autorizar o rechazar el mismo, mediante resolución, o emitir un oficio indicando las observaciones a la presentación.”.

mm) Reemplázase en el artículo 11°, número 3., la frase “de la respectiva resolución.” por las siguientes frases: “del respectivo oficio. En caso de que no sean subsanadas las observaciones dentro de plazo, la Secretaría Regional dictará una resolución rechazando el proyecto original.”.

nn) Reemplázase en el artículo 11°, número 4., la frase “quince (15)” por “veinte (20)”.

oo) Elimínanse en el artículo 11°, los números 5. y 6.

pp) Reemplázase en el artículo 12°, literal a), la frase “el proyecto deberá indicar” por la frase “el proyecto de semaforización tendrá que indicar” y agrégase, antes del punto aparte, la frase “, las que deberán haber sido previamente validadas por la Subsecretaría de Transportes, a través de la Unidad Operativa de Control de Tránsito o el organismo que la reemplace, lo cual deberá ser realizado dentro del plazo dispuesto para la evaluación del proyecto.”.

qq) Agrégase en el artículo 12°, literal b), entre la palabra “singularidad” y la frase “en la ciclovía”, la frase “o interacción compleja”.

rr) Agrégase en el artículo 13°, párrafo primero, entre las expresiones “tránsito que tendrá” e “y el listado completo”, la frase “, la existencia de paraderos de transporte público”.

ss) Reemplázase en el artículo 13°, párrafo primero, la expresión “programación de nuevas fases de semáforo, entre otras. Además, deberá incluir”, por la siguiente: “requerimientos de semaforización o modificación de semáforos, soluciones que resuelvan interacción con paraderos, si corresponde, entre otras. Además, deberá señalar”.

tt) Reemplázanse en el artículo 13°, párrafo segundo, la palabra “aprueba” por la palabra “autorice”.

uu) Reemplázase en el artículo 13, párrafo tercero la expresión “del proyecto” por la frase “de un proyecto”.

vv) Reemplázase en el artículo 16°, número 1., la palabra “solicitante” por la frase “interesado a través de oficio”.

ww) Reemplázanse en el artículo 16°, número 2., la palabra “número” por la palabra “artículo” y la frase “aprobar, observar o rechazar la adecuación, mediante resolución fundada.”, por la frase “autorizar o rechazar la misma, mediante resolución, o emitir un oficio indicando las observaciones a la presentación.”.

xx) Reemplázase en el artículo 16°, número 3., la palabra “solicitante” por “interesado”, y la frase “de la respectiva resolución.” por las siguientes frases “del respectivo oficio. En caso de que no sean subsanadas las observaciones dentro de plazo, la Secretaría Regional dictará una resolución rechazando la solicitud de adecuación.”.

yy) Reemplázase en el artículo 16°, número 4., la frase “quince (15)” por “veinte (20)”.

zz) Elimínase en el artículo 16°, número 4., la frase “en el plazo referido en el numeral 3 del presente artículo”.

aaa) Elimínanse en el artículo 16°, los números 5. y 6.

bbb) Reemplázase en el artículo 17°, el número “5” por “6”.

ccc) Elimínase en el artículo 18°, el párrafo primero, pasando el párrafo segundo a ser párrafo primero y así, sucesivamente.

ddd) Reemplázanse en el artículo 18°, párrafo segundo que pasa a ser primero, la palabra “aprueba” por la palabra “autoriza” y la palabra “incorporar” por la palabra “contener”.

eee) Elimínase en el artículo 18°, párrafo segundo que pasa a ser primero, la frase “la información contenida en la ficha de presentación de la ciclovía.”.

fff) Elimínase en el artículo 19°, número 3., la oración: “En ciclos que cuenten con horquillas, estos elementos deberán ubicarse sobre las mismas.”.

ggg) Reemplázase en el artículo 20°, párrafo segundo, literal b), la palabra “Norteamérica” por “América”.

hhh) Reemplázase en el artículo 23°, inciso primero, número 1., párrafo segundo, numeral ii), la palabra “Norteamérica” por “América”.

iii) Reemplázase en el artículo 23°, inciso primero, número 2., párrafo segundo, numeral ii), la palabra “biclycle” por “bicycle”; y la palabra “Norteamérica” por “América”.

jjj) Incorpórase en el artículo 23°, el siguiente párrafo tercero nuevo: “Se exceptúan, tanto del elemento mencionado en la letra c) del número 2., precedente, como de la obligación referida al cumplimiento de las normas internacionales contenidas 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.”.

Artículo transitorio: Los proyectos y anteproyectos de ciclovías que se encuentren en trámite, ingresados con anterioridad a la entrada en vigencia del presente decreto, se registrarán por la normativa vigente al momento de su ingreso a la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones respectiva, en cuanto a su tramitación y requisitos. Si el solicitante desea acogerse a disposiciones que hayan entrado vigencia con posterioridad a su ingreso, debe desistirse de la presentación realizada e ingresar un nuevo requerimiento.

Anótese, tómese razón y publíquese.- GABRIEL BORIC FONT, Presidente de la República.- Juan Carlos Muñoz Abogabir, Ministro de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., Marco Alejandro Subercaseaux Pacheco, Subsecretario de Transportes (S).

