

Proyecto de ley, iniciado en moción de los Honorables Senadores señora Alvear y señor Rossi, relativo a la destinación o reconversión de a lo menos un 10% de la superficie total de estacionamiento de los edificios e infraestructuras públicas que señala, para el aparcamiento de bicicletas.

En el marco de implementar políticas de movilidad pública sostenible, se han desarrollado distintas iniciativas que buscan incentivar el uso de otros medios de transporte en las aéreas urbanas.

De manera general, se observa un acelerado crecimiento de los centros urbanos y ello plantea la necesidad de resolver las necesidades de movilidad de un gran número de personas y bienes. Estas decisiones sobre movilidad condicionan la conformación física de las ciudades e influyen en la definición urbana.

En este contexto, la motorización –uso de medios de transporte motorizados– impone un importante costo ambiental y de congestión de las vías<sup>1</sup>. Ante esta realidad, el uso de otros medios de transporte, como las bicicletas, se constituyen en una opción adecuada y complementaria, junto a otras políticas públicas. Desde esta perspectiva se revisan prácticas que promuevan e incentiven el uso de las bicicletas, que sean complementarias a la situación existente en el país y en tal dirección, se propone este proyecto de ley a fin de establecer la obligación de disponer de estacionamientos de bicicletas en edificios e infraestructura pública.

---

<sup>1</sup> Lupano, Jorge, Sánchez, Ricardo. Políticas de Movilidad Urbana e Infraestructura Urbana. CEPAL-Naciones Unidas. Disponible en <http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/2/35492/lcw230e.pdf> (Junio 2013).

## **I. Derecho Comparado**

A nivel de derecho comparado, se pueden observar, principalmente, dos formas de regulación respecto de las plazas de estacionamiento de bicicletas: un modelo establece el deber de reservarlas en las construcciones nuevas; el otro dispone el deber de reservarlas en estacionamientos para automóviles.

### **1. Normativas que establecen reservas específicas de estacionamientos para bicicletas en construcciones nuevas**

#### **a) Cataluña, España**

La Ley 9/2003<sup>2</sup> de la movilidad, de Cataluña, España, establece como uno de sus principios inspiradores “el fomento e incentivación del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie”.

La norma que implementa esta ley es el Decreto 344/2006<sup>3</sup>, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada. Dicho decreto “prevé que las nuevas actuaciones urbanísticas que superen una determinada generación de movilidad no se podrán

---

<sup>2</sup> Artículo 2. Ley disponible en: [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/CCAA/ca-19-2003.html](http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ca-19-2003.html) (Junio, 2013).

<sup>3</sup> Decreto disponible en: [http://noticias.juridicas.com/base\\_datos/CCAA/ca-d344-2006.html#a17](http://noticias.juridicas.com/base_datos/CCAA/ca-d344-2006.html#a17) (Junio, 2013).

aprobar sin haber tenido en cuenta, entre otros requerimientos, la creación de itinerarios ciclistas y de aparcamientos de bicicletas”<sup>4</sup>.

El Anexo 2 del Decreto citado establece reservas mínimas de estacionamiento de bicicletas situados fuera de la vía pública, en función de las actividades y usos del suelo, excepto en aquellos supuestos en que se justifique la adopción de valores inferiores.

Tabla 1: Plazas mínimas de estacionamiento de bicicletas en Cataluña, España.

<b>Tipos de usos</b>	<b>Reserva de plazas de estacionamiento de bicicletas</b>
Uso residencial	Máximo de 2 plazas por vivienda o 2 plazas por cada 100 m <sup>2</sup> del techo o fracción
Uso comercial	1 plaza por cada 100 m <sup>2</sup> de techo o fracción
Uso de oficinas	1 plaza por cada 100 m <sup>2</sup> de techo o fracción
Uso industrial	1 plaza por cada 100 m <sup>2</sup> de techo o fracción
Equipamientos docentes	5 plazas por cada 100 m <sup>2</sup> de techo o fracción
Equipamientos deportivos, culturales y recreativos	5 plazas por cada 100 plazas del aforo del equipamiento
Estaciones de ferrocarril	1 plaza por cada 30 plazas ofertadas de circulación
Estaciones de autobuses	0,5 plazas por cada 30 plazas ofertadas de

<sup>4</sup> “Manual de aparcamientos de bicicletas” Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) y Ministerio de Industria, Turismo y Comercio. Pág. 37. Disponible en: <http://www.uv.es/spma/mediambient/documents/Manual%20de%20aparcamientos%20de%20bicicletas%20del%20IDAE.pdf> (Junio, 2013).

interurbanos	circulación
Otros equipamientos públicos	1 plaza por cada 100 m <sup>2</sup> de techo o fracción
Zonas verdes	1 plaza por cada 100 m <sup>2</sup> de suelo
Franja costera	1 plaza por cada 10 metros lineales de playa

Fuente: Decreto 344/2006 de la Generalitat de Catalunya (Anexo 2)

## b) Copenhague, Dinamarca

En Copenhague, la reserva de plazas recomendada en la normativa danesa se basa principalmente en una proporción al número de personas usuarias de los tipos de edificios considerados<sup>5</sup>.

Tabla 2: Plazas mínimas de estacionamiento de bicicletas recomendadas en Copenhague, Dinamarca.

<b>Función</b>	<b>Reserva de plazas de estacionamiento de bicicletas</b>
Área residencial	2 - 2,5 por vivienda
Residencias de estudiantes	1 por estudiante
Escuelas	1 plaza por alumno a partir de 4 años y 0,4 plazas por trabajador
Institutos y universidades	0,4 - 0,8 plazas por estudiante y 0,4 plazas por trabajador
Oficinas e industrias	0,4 plazas por trabajador
Estaciones de transporte	10 - 30% del número de pasajeros diarios

<sup>5</sup> Ibid. Pág. 38.

público	
Equipamientos deportivos	0,6 plazas por usuario habitual y 0,4 plazas por espectador

Fuente: “Manual de aparcamientos de bicicletas”. Op. cit. Pág. 38.

**c) Portland, Oregon, Estados Unidos de América (EE.UU. en adelante)**

El Código de Zonificación<sup>6</sup> de la ciudad de Portland (estado de Oregon), en los EE.UU., detalla exhaustivamente los espacios de estacionamiento para bicicletas, sea por un corto o largo plazo. Estas normas garantizan que los lugares de estacionamiento sean adecuados en función de la demanda generada por las diferentes categorías de uso y en el nivel de seguridad necesario para fomentar el uso de bicicletas.

En cuanto al número mínimo de espacios de estacionamiento requeridos, éste está determinado por el uso principal del sitio respectivo (residencial, comercial, industrial, institucional, parques y espacios abiertos, etc.) y según el tiempo de uso (largo o corto plazo). Así, por ejemplo, en el caso de un edificio residencial, se exigen dos espacios o 1 por cada 20 residentes, para largo, plazo pero no se requieren espacios para el corto plazo, mientras que tratándose de un centro comercial, se exigen 2 espacios ó 1 por cada 12.000 pies cuadrados de construcción neta para uso de largo plazo, y otros 2 espacios ó 1 por cada 5.000 pies cuadrados de construcción neta para estacionamiento de corto plazo.

Se exceptúan de la obligación de instalar estacionamientos de largo plazo para bicicletas en los lugares de menos de 2.500 pies cuadrados de área bruta de construcción o en los estacionamientos de superficie de un centro comercial en el distrito central de la ciudad.

<sup>6</sup> Zoning Code; Title 33 Planning and Zoning; Chapter 33.266 Bicycle Parking. Disponible en: <http://www.portlandonline.com/auditor/index.cfm?c=28197&a=53320>.

El estacionamiento de corto plazo tiene por objeto alentar a compradores, clientes, mensajeros, etc., a utilizar bicicletas, proporcionando lugares de estacionamientos convenientes y de fácil acceso. Por tanto, tales espacios deben acceder a la entrada principal del edificio y ser visible para peatones y ciclistas.

Los estacionamientos de bicicletas de corto plazo deben ubicarse:

- En el exterior del edificio;
- Al mismo nivel de la acera o en un lugar al que se pueda llegar por una ruta accesible y,
- A una distancia máxima de la entrada principal, según sean las características del edificio de que se trate (edificio con una entrada principal, edificio con más de una entrada principal, lugares con más de un edificio principal y campus institucionales).

Por su parte, el estacionamiento de bicicletas a largo plazo tiene por objeto proveer a empleados, estudiantes, residentes, pasajeros y otras personas que, por lo general, deben quedarse en un sitio durante varias horas, un lugar de estacionamiento de sus bicicletas seguro y protegido de la intemperie. Éste no necesita ubicarse en el mismo edificio o lugar pero sí a una distancia razonable (no más de 300 metros del lugar). Asimismo, al menos el 50% del estacionamiento debe encontrarse cubierto.

Para garantizar la seguridad, el estacionamiento para bicicletas a largo plazo debe estar en algunos de los siguientes lugares:

- En una habitación cerrada;
- En una zona rodeada por una cerca de, al menos, 8 metros de altura, con una puerta cerrada;
- A la vista o a 100 pies o menos de un empleado o guardia de seguridad;
- En un área vigilada por una cámara de seguridad; o

- En un área visible desde las zonas de trabajo de los empleados.

Los estándares que la norma establece para todo tipo de estacionamientos de bicicletas incluyen requisitos de seguridad, diseño, materiales, señalética, entre otros.

## **2. Normativas que establecen reservas específicas de estacionamientos para bicicletas en estacionamientos para automóviles**

### **a) Washington D.C., EE.UU.**

La regulación municipal<sup>7</sup> de la ciudad de Washington D.C., capital de los EE.UU., exige la creación de espacios para ubicar bicicletas en los edificios que cuentan con estacionamientos para automóviles<sup>8</sup>.

Según dicha normativa, debe contemplarse tales plazas en los edificios de oficinas, comerciales y de servicios, salvo en las áreas que allí se especifican. El número de plazas de estacionamiento para bicicletas no puede ser menor 5% del número de espacios destinados a automóviles. En el caso de edificios existentes antes del 1 de marzo de 1985, el 1% de los espacios de estacionamiento necesarios puede reconvertirse en plazas para bicicletas.

Los estacionamientos para bicicletas deben ubicarse dentro del edificio (sea en la planta baja o el subsuelo), ser de fácil acceso a éste y desde la calle, limpio, seguro y bien iluminado.

Asimismo, se especifican las medidas que los espacios de estacionamiento de bicicletas deben tener, la inclusión de un pasillo

---

<sup>7</sup> District of Columbia Municipal Regulations Title 11, Chapter 21: 2119 Bicycle Parking Spaces.

<sup>8</sup> The District of Columbia. District Department of Transportation. Bicycle Parking Regulations. Disponible en: <http://www.dc.gov/DC/DDOT/On+Your+Street/Traffic+Management/Parking/Bicycle+Parking+Regulations> (Junio, 2013).

entre las hileras de bicicletas y el perímetro de la superficie destinada a estacionamiento.

También se contempla la posibilidad de instalar estacionamientos de bicicletas en ambientes comunes (por ejemplo, una habitación), que no cuenten con espacios individuales.

Por último, se exige la instalación de señalética que indique la ubicación de las plazas de estacionamiento para bicicletas en cada edificio, la que se colocará en un lugar visible en la entrada al edificio.

## **b) Ciudad de Buenos Aires, Argentina**

A diferencia del caso anterior, enfocada en los edificios y no en el lugar destinado a los vehículos, la normativa municipal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (C.A.B.A.) exige la reserva de plazas para bicicletas dentro de toda playa de estacionamiento.

El Código de Edificación<sup>9</sup> respectivo establece que las playas de estacionamiento descubiertas deben incluir, en el plano de construcción, “áreas de sujeción para el estacionamiento de bicicletas, ciclomotores y motocicletas, de acuerdo al siguiente detalle:

- Playas hasta 50 cocheras de capacidad, sujeción para la guarda de, como mínimo, 8 bicicletas, ciclomotores y/o motocicletas.
- Playas de más de 50 cocheras de capacidad, se agregarán 8 anclajes por cada 50 cocheras”.

Si la playa de estacionamiento fuere de giro comercial, la Ley N° 1.752<sup>10</sup> de C.A.B.A. del año 2005, dispone que “para la fijación de la tarifa se

---

<sup>9</sup> Artículo 7.7.3.0 letra g). Código disponible en: <http://www.cedom.gov.ar/> (Junio, 2013).

<sup>10</sup> Artículos 1 y 7. Ley disponible en: <http://www.cedom.gov.ar/es/legislacion/normas/leyes/ley1752.html> (Junio, 2013).

tomará en consideración el tamaño del vehículo” y que “en todos los locales dedicados al estacionamiento deberá exhibirse en un lugar visible por el conductor antes de su ingreso [...] la leyenda ‘se permite el ingreso de motocicletas y bicicletas’”.

Por último, el Decreto Reglamentario N° 485/10<sup>11</sup> se especifica que los establecimientos que presten servicio de estacionamiento, deben “fijar una tarifa que corresponda al tiempo horario en que se utiliza el servicio de guarda de bicicleta. La misma no podrá superar el 10% de la tarifa establecida para automóviles”.

## **II. Situación Nacional**

### **1. Uso de la Bicicleta en Chile**

Nuestro país no es ajeno a esta realidad, y los recientes procesos de crecimiento económico han provocado un acelerado proceso de motorización, lo que pone como desafío a las ciudades y a sus responsables, la necesidad de adoptar nuevas medidas que aborden la movilidad. Como ejemplo, en Santiago la Tasa de Motorización ha variado de 90 vehículos por cada 1.000 habitantes en el año 1991 a 137 vehículos por cada 1.000 habitantes en el año 2006<sup>12</sup>.

En este escenario, una de las formas de abordar el problema es la promoción de otras formas de transporte, instancia en que el transporte en bicicleta se plantea como una opción.

---

<sup>11</sup> Reglamento disponible en:

<http://www.acu.org.ar/downloads/LegislacionCABA/CABA1752DtoReglament.pdf>. (Junio, 2013).

<sup>12</sup> SECTRA. Disponible en

[http://www.sectra.gov.cl/indicadores\\_de\\_movilidad/Indicadores/tasa\\_motorizacion.html](http://www.sectra.gov.cl/indicadores_de_movilidad/Indicadores/tasa_motorizacion.html). (Junio, 2013).

Según la última Encuesta Origen-Destino, del año 2008, en Santiago se generan diariamente 510.506 viajes en bicicleta, que equivalen al 3% del total de los viajes de la ciudad<sup>13</sup>, lo que dio cuenta de una realidad que en la medición anterior, 2001, correspondía al 1,9% de los viajes.

Esta realidad da cuenta de la importancia que ha cobrado la bicicleta; como ejemplo de creciente interés se pueden señalar las siguientes iniciativas:

- Sendas peatonales y ciclo vías en caminos de la Región Metropolitana (2004-2008) Iniciativa conjunta entre Vialidad Metropolitana y Ministerio de Obras Públicas<sup>14</sup>, y,
- El Manual de Diseño y Evaluación Social de Proyectos de Vialidad Urbana (MESPIVU) elaborado por SECTRA considera una “Metodología para Habilitación de Red de Ciclo vías”.

Dado que existe una motivación de abordar la bicicleta en los procesos de planificación urbana como una alternativa de transporte, en las distintas realidades nacionales y la existencia de una serie de iniciativas e intervenciones comunales y de gobierno han abierto mayores espacios de discusión y acción para jerarquizar la bicicleta dentro de la red de transporte de la ciudad, se revisan que medidas complementarias se podrían implementar para su promoción y posicionamiento.

Entre los aspectos que se han abordado para el fomento del uso de las bicicletas, la disponibilidad de estacionamientos para ellas es uno de los factores condicionantes para promover su utilización.

### **3. Situación normativa**

Actualmente en el Congreso Nacional, se encuentra en discusión legislativa el Mensaje del Boletín N° 6586-15, que busca “Incentivar el

---

<sup>13</sup> SECTRA. Disponible en [http://www.sectra.gob.cl/Datos\\_e\\_Informacion\\_Espacial/Gran\\_Santiago/encuestas\\_movilidad.html](http://www.sectra.gob.cl/Datos_e_Informacion_Espacial/Gran_Santiago/encuestas_movilidad.html). (Junio, 2013).

<sup>14</sup> Disponible en [http://www.territoriochile.cl/1516/article-76417.html#h2\\_11](http://www.territoriochile.cl/1516/article-76417.html#h2_11) (Junio, 2013).

uso, fomento e integración de la bicicleta”<sup>15</sup>. Éste aborda las facultades de los distintos entes estatales para difundir su uso y las responsabilidades de quienes utilicen este medio de transporte.

Paralelamente, en el año 2010, se realizó una modificación a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción (OGUC)<sup>16</sup> que estableció la facultad dentro de la Planificación Comunal (Planes Reguladores) para establecer dotaciones mínimas de estacionamientos para bicicletas, normando su dimensionamiento (0,5m de ancho por 1,5m. de largo), emplazamiento y obligatoriedad de instalar un sistema de sujeción.

No obstante lo anterior, el proyecto de Ley presentado por el Ejecutivo no considera dentro de las medidas, la obligatoriedad para que los edificios y la infraestructura pública, tales como terminales de transporte de pasajeros y aeropuertos, cuenten con estacionamientos para bicicletas

De esta manera, complementario a lo ya avanzado, teniendo en consideración el aumento en el uso de la bicicleta e incentivados por las iniciativas llevadas a cabo en otras realidades, se propone una moción parlamentaria que establezca la obligación de disponer de estacionamientos para bicicletas, en una proporción de los estacionamientos para vehículos de motor, tanto en los proyectos nuevos, como su implementación gradual en edificios de anterior data.

En atención a lo anterior, se propone el siguiente

## **Proyecto de ley**

---

<sup>15</sup> Boletín N° 6586-15. Presentado el 11 de Junio de 2009. Primer Trámite. Cámara de Diputados. Disponible en [http://camara.cl/pley/pley\\_detalle.aspx?prmID=6978&prmBL=6586-15](http://camara.cl/pley/pley_detalle.aspx?prmID=6978&prmBL=6586-15) (Junio, 2013).

<sup>16</sup> Decreto N° 58 de fecha 16 de enero de 2010, del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, que introduce artículo 2.4.1 bis a la Ordenanza General de Urbanismo y Construcción.

**Artículo 1º.-** Las nuevas construcciones, ampliaciones, o reformas de edificios de propiedad privada, sean o no de acceso público, infraestructura destinada a transporte público de pasajeros, puertos, aeropuertos y estaciones de trenes que cuenten o que, a causa de las ampliaciones o reformas, vayan a contar con estacionamientos, ya sean de acceso público o privado, deberán destinar o reconvertir al menos un 10% de dicha superficie en estacionamiento para bicicletas.

Los estacionamientos para bicicletas deberán estar debidamente señalizados, visibles, accesibles y además deberán contar con estructuras adecuadas para la instalación de algún sistema de seguridad acorde al vehículo que soportará, tales como cadenas, candados u otros.

En caso que la utilización del estacionamiento implique el cobro de una tarifa, se deberá disponer una tarifa especial para bicicletas, que sea proporcional al espacio utilizado por ellas.

**Artículo 2º.-** Los instrumentos de planificación territorial, podrán considerar áreas destinadas exclusivamente al estacionamiento de bicicletas, ubicadas en espacios públicos, los que deberán cumplir con las mismas exigencias establecidas en el artículo anterior.