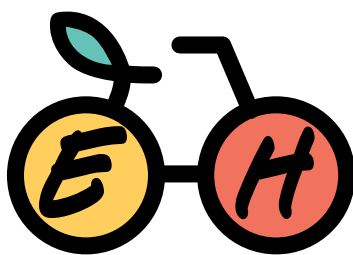


ACUERDO POR LA MOVILIDAD A *ENERGÍA HUMANA* **#BicicletaModoEsencial**

50 PROGRAMAS Y MEDIDAS PARA UN CAMBIO ESTRUCTURAL



MOVILIDAD A ENERGÍA HUMANA

Los abajo firmantes –hombres y mujeres-, académicos, especialistas en movilidad urbana, parlamentarios y representantes de empresas, organizaciones, instituciones y redes de la sociedad civil, llamamos a todas las personas conscientes de la importancia de la movilidad y sus consecuencias, a firmar junto a nosotros este Acuerdo por la Movilidad a Energía Humana y a participar activamente en la materialización de las medidas y programas propuestos.



IMPACTOS DE LAS CRISIS

El reconocimiento al rol de la bicicleta como instrumento clave para enfrentar problemas tan complejos y diversos como la actual crisis sanitaria, la creciente y cada vez más grave crisis ecológica-climática, las nuevas pandemias de sedentarismo y obesidad, y la crisis económica-social y política en desarrollo, en estos últimos meses ha avanzado más que en muchos años.

La crisis sanitaria producida por el Covid19 ha afectado nuestras vidas en todos los ámbitos, alterando nuestros hábitos y cambiando nuestras costumbres, obligándonos a establecer nuevas formas de relacionarnos, comunicarnos y movernos. Los seres humanos nos vemos enfrentados a exigencias que parecen incompatibles. Por una parte, debemos mantener las medidas de seguridad personal, seguir encerrados reduciendo al máximo las salidas y el contacto físico con otros y, al mismo tiempo, retomar nuestras actividades, preferir los espacios abiertos, al sol y al aire libre, y practicar actividad física para fortalecer nuestra salud, condición física y sistema inmunológico, tras meses de encierro.

Ante este panorama, la movilidad a energía humana, el caminar y usar la bicicleta y todo tipo de CICLOS –vehículos sin motor o de potencia asistida eléctrica- estalla con gran fuerza en el mundo entero. El incremento de bicicletas y ciclistas se ha vuelto viral en muchas ciudades, incluidas grandes metrópolis como París, Londres, Bogotá y Ciudad de México, donde se están implementando ambiciosos planes y fondos especiales de promoción, decididos a utilizar la pandemia para producir un cambio estructural en la movilidad hacia sistemas más saludables, seguros, solidarios y sustentables (la recientemente denominada Movilidad 4S). También en Chile algunas ciudades y comunas ya están desarrollando valiosas experiencias, como es el caso de Rancagua, Arica, Punta Arenas, La Serena o la comuna de Santiago en la Región Metropolitana.

La Organización Mundial de la Salud (OMS), académicos y científicos, recomiendan a las autoridades y líderes políticos otorgar facilidades y propiciar la **actividad física utilitaria**, aquella que efectuamos justamente al caminar o pedalear para realizar nuestras actividades cotidianas, utilizando nuestra propia fuerza, **Energía Humana**, limpia, sostenible, saludable, renovable, y al alcance de todos.



ENERGÍA HUMANA

CICLISTAS, GRUPO DE ESPECIAL PROTECCIÓN (GEP)

Los abajo firmantes declaramos de interés superior y beneficio público, la movilidad a pie y en ciclos, y reclamamos el derecho a la movilidad segura a Energía Humana, el otorgamiento de prioridad y protección a los más vulnerables en el tránsito. Consideramos que el Estado -en todos sus niveles- debe priorizar, favorecer e impulsar transformaciones de beneficio público e interés universal, como la masificación del uso de la bicicleta y otros ciclos en el área de la movilidad; esto implica efectiva prioridad en el gasto público nacional, regional y local para la movilidad peatonal y ciclista frente al transporte motorizado privado, implica cambios en la organización, las prácticas y la cultura, con una mirada de política pública y una lógica de cuidado, personal, colectivo y del planeta.

Los grupos vulnerables necesitan de especial protección, debido a su desventaja respecto al resto de la población. En un sistema de tránsito diseñado originalmente para la circulación de vehículos motorizados de gran volumen, peso, velocidad y capacidad de causar daño, consideramos necesario desarrollar un sistema de protección integral de la vida e integridad física de peatones y ciclistas (usuarios de ciclos) generando las condiciones en forma segura y digna a cualquier punto en bicicleta, puedan estacionar en lugares seguros con la confianza de encontrar su bicicleta al regreso, tengan la posibilidad de aprender formalmente a conducir ciclos en tránsito, y -de requerirlo- puedan contar con bonos y subvenciones para adquirir bicicletas e implementos de seguridad.

Desde Chile y para toda América Latina, proponemos otorgar la condición de Grupo de Especial Protección (GEP) a ciclistas, debido a su alta vulnerabilidad en sistemas de tránsito diseñados para vehículos motorizados y por su contribución a la salud y bienestar de toda la población.



ENERGÍA HUMANA

BICICLETA MODO ESENCIAL COVID19

Una medida básica y prioritaria, es oficializar el reconocimiento de la bicicleta como medio de transporte esencial, incorporando a sus tiendas, talleres y servicios asociados de biciestacionamiento y reparto, a la categoría de servicios básicos de utilidad pública y alta valoración social, para que todo el ecosistema de la bicicleta pueda funcionar adecuadamente, abasteciendo a quienes obligadamente deban desplazarse en períodos críticos, en confinamiento o cuarentena. (Una solicitud formal a este respecto, de abril del 2020, respaldada por redes ciudadanas y con respuesta positiva del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, obtuvo aprobación parcial del Ministerio del Interior).

GOBERNANZA PROPUESTA: CONFORMACIÓN DE MESA TÉCNICA MULTIACTOR

Para la gestación de acuerdos político institucionales, obtención del financiamiento necesario, y coordinación y puesta en marcha del paquete de medidas y programas propuesto, sugerimos conformar una mesa técnica, paritaria, multi-actor, con participación de todas las entidades públicas y privadas involucradas (sector público, academia, sociedad civil y empresas), y que contemple e incorpore a todas las regiones del país.

SELECCIÓN DE MEDIDAS Y PROGRAMAS

Proponemos una serie de medidas y programas para masificar la movilidad en bicicleta, que han sido probados con éxito en muchos países y ciudades del mundo, y que son de bajo costo y rápida implementación. Se trata de medidas identificadas y consensuadas en Chile a través de procesos participativos, impulsados por la sociedad civil organizada, realizados durante varios gobiernos mayoritariamente bajo el alero del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, así como también del Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y del MINVU, y que están **en plena sintonía con la Nueva Agenda Urbana (Hábitat III, Quito) de cumplimiento obligatorio para Chile a partir de su firma el 2016, donde los países se comprometen a dar prioridad a la circulación peatonal y en bicicleta por sobre la motorizada privada. (Acuerdo 114).**





50

**MEDIDAS Y PROGRAMAS
PARA UN CAMBIO ESTRUCTURAL**



ENERGÍA HUMANA

MEDIDAS GENERALES

1. **Establecer una estrategia país y una política nacional, interministerial, de fomento a la movilidad a Energía Humana (EH), para dar forma en cada nivel a los programas y medidas del Acuerdo Nacional por la Movilidad a Energía Humana, con participación de la sociedad civil organizada.**

Una política con objetivos, metas, planes y plazos concretos de incremento de los viajes a pie y en ciclos, que establezca como objetivo explícito, relevante y transversal la construcción de facilidades e incentivos para su masificación, con bajadas a políticas públicas sectoriales de ciudad, urbanismo y espacio público, de energía, medioambiente y cambio climático, de transporte y seguridad vial, de recuperación económica- equidad-acceso y redistribución, de salud mental y física, de salud humana, animal y planetaria; de cumplimiento de compromisos medioambientales de Chile, de género e inclusión de la mujer al trabajo, de educación en todos los niveles, de fomento al turismo y al comercio, que se exprese en políticas y ordenanzas de movilidad locales, comunales, regionales y nacionales.

2. **Transformar el paquete de cincuenta programas y medidas del Acuerdo por la movilidad en un Plan, con entidades responsables, objetivos de corto, mediano y largo plazo, con sus etapas, metas e hitos más relevantes, con sus respectivos cronogramas o carta Gant y financiamiento asociado, con indicadores definidos para el monitoreo, seguimiento y evaluación de los componentes del plan, de su cumplimiento y resultados.**

3. **Otorgar la condición de Grupo de Especial Protección (GEP) a ciclistas, debido a su alta vulnerabilidad en sistemas de tránsito diseñados para vehículos motorizados de gran volumen, peso, velocidad y capacidad de causar daño, así como también por su contribución a la salud y bienestar de toda la población.**

4. **Establecer que un porcentaje de todo lo que el país invierta en energía, movilidad y transporte, deba ser destinado a fomentar y masificar la movilidad a EH, desde una mirada integradora y sistémica.**

5. **Revisar todos los planes y proyectos de inversión en infraestructura vial y espacio público proyectados y aún sin construir, a fin de garantizar que incorporen efectivamente la ciclo-inclusividad, y que estén en consonancia con la Política Nacional de Desarrollo Urbano y con la Nueva Agenda Urbana (Hábitat III, Quito)**



CICLOVÍAS Y PEATONALIZACIÓN

6. Programa intensivo de habilitación de ciclovías tácticas provisionales y pistas/vías exclusivas para ciclos en horarios punta, en todas las ciudades del país.

7. Programa de cierre de calles y de zonas de las ciudades al tránsito vehicular motorizado a fin de crear condiciones de circulación y permanencia seguras para peatones y ciclistas.

8. Programa de peatonalización y ampliación de veredas, de generación e implementación de Planes de Circuitos Peatonales.

9. Programa de generación, actualización e implementación de Planes de Redes de Ciclovías Interconectadas en todas las regiones y ciudades.

10. Programa de importante inversión pública y financiamiento para la construcción de redes ciclovías y circuitos peatonales, acorde a las exigencias ambientales, de salud y de reactivación económica con equidad, que necesita el país.

11. Clasificar a las ciclovías como "estándar urbano" de forma que los proyectos de ciclovía que cumplen con ciertos estándares de diseño y nivel de servicio, pueden pasar directamente, de Idea de Proyecto a Ingeniería, sin requerir ser justificados socialmente ante el Sistema Nacional de Inversiones (SIN) del Ministerio de Desarrollo Social.

12. Programa de medición de emisiones de CO2 y material particulado, para disponer de data de los beneficios ambientales y sanitarios de las medidas implementadas.

13. Programa de medición de flujos peatonales y ciclistas para monitorear las medidas implementadas, evaluar sus impactos y realizar los ajustes y correcciones que sean necesarios.



INTERMODALIDAD Y BICIESTACIONAMIENTOS

14. Programa de fomento a la intermodalidad bici-Metro, bici-bus, bici-tren, bici-taxi fluvial con días y horarios para ingreso autorizado y gratuito de ciclos.
15. Programa de habilitación de biciestacionamientos seguros y gratuitos, de corta y larga estadía, en estaciones de Metro, Metrotren, estaciones de tren, terminales de buses, rodoviarios, muelles fluviales y similares.
16. Programa de habilitación de biciestacionamientos en establecimientos educacionales, culturales, deportivos, de salud, culto y comercio, sin costo para los usuarios.
17. Programa de incentivo a la instalación de biciestacionamientos y otras facilidades para ciclistas, dirigido a empresas e instituciones.
18. Reformar la Ley de Copropiedad Inmobiliaria para garantizar el cumplimiento del Decreto Supremo 109 del Ministerio de Vivienda y Urbanismo -que establece la obligación de habilitar biciestacionamientos en edificios públicos y privados con carga superior a 50 personas- con el estándar y características definidas.
19. Incorporar la obligación de habilitar biciestacionamientos custodiados y gratuitos al "Reglamento para autorización de espectáculos y eventos masivos" del Ministerio del Interior e Intendencias Regionales, para reducir la congestión vehicular y huella de carbono.



SEGURIDAD Y CONVIVENCIA VIAL, REDUCCIÓN Y CONTROL DE VELOCIDADES

20. Establecer en la Ley de Tránsito el llamado "principio de responsabilidad del más fuerte sobre el más vulnerable": en caso de siniestro de tránsito se presume la responsabilidad del conductor del vehículo motorizado frente a un ciclista o peatón, y a su vez del ciclista frente a un peatón, hasta que no se pruebe en juicio lo contrario.
21. Aprobación del proyecto de ley CATI, que crea el *Centro Automatizado de Tratamiento de Infracciones*, para control automático de velocidades en los puntos con más víctimas de tránsito.
22. Establecer en la Ley de Tránsito, como delitos perseguibles penalmente, el exceso de velocidad temerario y la organización y participación en carreras no autorizadas de vehículos motorizados.
23. Agilizar la tramitación de proyectos de ley como el que sanciona el uso de dispositivos móviles al conducir y otros inspirados en la llamada visión cero, para mejorar la seguridad de tránsito.
24. Introducir el concepto de delito vial en el sistema nacional penal para poder sancionar de forma justa a quienes -infringiendo la normativa de tránsito- den muerte o dejen con lesiones graves gravísimas a otros usuarios del sistema de tránsito.
25. Programa de habilitación de zonas de tránsito calmado, y zonas de 20 y 30 Km/h en sectores residenciales, escuelas y lugares de alto flujo peatonal y ciclista.
26. Programa de demarcación de *Línea de Detención Adelantada* y *Zona de Espera de Ciclos* en intersecciones semaforizadas, según establece la nueva Ley de Convivencia Vial.
27. Optimización de semáforos según nueva normativa de tránsito (50 Km/h máxima urbana, zonas de tránsito calmado) y otorgando prioridad a peatones y ciclistas, con tiempos programados para promover el cruce seguro de personas, independiente de su estado funcional o edad.
28. Programa de evaluación y eventual fin de la reversibilidad de avenidas (como Costanera Andrés Bello en Santiago) que promueven el exceso de velocidad y el aumento de fatalidades de tránsito.
29. Diseño e implementación de programa de seguridad vial peatonal y cicloinclusiva dirigido al tránsito de camiones y buses de transporte público en zonas urbanas e interurbanas.
30. Diseño e implementación de programa para la integración segura de la bicicleta en vías interurbanas.



ESTÍMULOS E INCENTIVOS A LA MOVILIDAD EN CICLOS

31. Diseño e implementación de programas de subvención a la compra y reparación de bicicletas y otros ciclos.
32. Desarrollo de sistemas regionales de bicicletas compartidas, de uso público.
33. Implementación de escuelas de ciclismo, con versiones dirigidas a grupos específicos: niños, mujeres, adultos mayores, funcionarios públicos, establecimientos educacionales, centros de salud, empresas, instituciones y otros.
34. Diseño e implementación de programa de ciclismo vehicular para la integración de la mujer al trabajo.
35. Programa de fomento al emprendimiento asociado a la bicicleta a fin de consolidar un mercado capaz de satisfacer la gran diversidad de necesidades de usuarios que necesitan ampliar y diversificar destinos y usos, portar pasajeros y pequeñas cargas, realizar viajes y oficios en ciclos.
36. Desarrollo de programa de educación para el respeto y la convivencia vial, dirigido a escolares de todas las edades.
37. Implementación de programas para la habilitación de calles para el transporte activo y recreativo, como CicloRecreoVía, Calles Abiertas y similares.
38. Desarrollo de programas de Rutas Seguras a Clases (*Safe Routes to School*) en comunidades educativas para aumentar la seguridad agrupando viajes, a pie, en bicicleta y otros ciclos.
39. Desarrollo de programas de estímulo al uso de ciclos, tales como el que se implementa actualmente en Francia, de pago por kilómetro recorrido entre la casa y el lugar de trabajo.
40. Desarrollo de programas arancelarios y de franquicias especiales para fomentar el uso de la bicicleta.
41. Desarrollo de programas de rutas grupales seguras *En bici al Trabajo* en comunidades laborales para aumentar la seguridad y mejorar la experiencia de viaje, agrupando trayectos en bicicleta y otros ciclos.
42. Promover políticas flexibles de vestuario en el contexto laboral para favorecer el transporte activo a energía humana.
43. Programa de promoción del ciclismo deportivo y del cicloturismo.

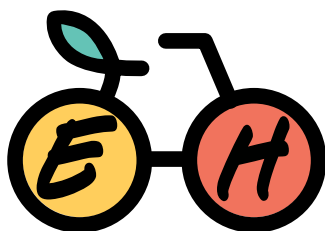


ACTUALIZACIÓN DE POLÍTICAS PÚBLICAS PARA LA MASIFICACIÓN DEL USO DE LOS CICLOS

44. Lograr el reconocimiento de la Energía Humana como fuente energética en transporte, para movilidad personal, familiar, transporte y distribución de pequeñas cargas, así como su incorporación al sistema integral de reducción de emisiones de GEI de Chile y al mercado de compensación de huella de carbono.
45. Actualizar y transformar en política pública formal la *Política Nacional de Seguridad de Tránsito*, elaborada participativamente por la Comisión Nacional de Tránsito (CONASET) y el Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones, en valiosos y sucesivos procesos, realizados en diferentes años.
46. Actualizar la Ordenanza General de Urbanismo y Construcciones (OGUC) del Ministerio de Vivienda y Urbanismo, desde una mirada redistributiva del espacio público vial, en favor de peatones, ciclistas y transporte público.
47. Impulsar una Ley de Movilidad en los términos propuestos por la Mesa de Científicos para la COP25: Evidencia Científica y Cambio Climático (Recomendación N°4)¹.
48. Reformular y actualizar el Sistema de Evaluación Social de Proyectos del Ministerio de Desarrollo Social -focalizado hoy en los vehículos motorizados privados y diseñado para ponderar casi exclusivamente al factor tiempo/velocidad, discriminador de los otros modos y contrario a la seguridad de tránsito- ampliando y enriqueciendo sus criterios, haciendo posible medir y otorgar valor a las aportaciones de los modos más sostenibles y activos, a energía humana.
49. Establecer una glosa presupuestaria dentro de la Ley de Presupuestos, alojada en algún ministerio a definir, enfocada específicamente en proyectos de movilidad activa, a energía humana.
50. Establecer fondos y líneas de financiamiento para iniciativas y proyectos vinculados a la movilidad saludable, segura y sustentable, de entidades sin fines de lucro de la sociedad civil.



¹ <http://www.cr2.cl/wp-content/uploads/2019/12/Evidencia-cient%C3%ADfica-y-cambio-clim%C3%A1tico-en-Chile.pdf>



MOVILIDAD A ENERGÍA HUMANA

ACUERDO POR LA MOVILIDAD A **E**NERGÍA **H**UMANA **#BicicletaModoEsencial**

50 PROGRAMAS Y MEDIDAS PARA UN CAMBIO ESTRUCTURAL

COMITÉ ORGANIZADOR



Chile 2021

www.energiahumana.cl