FUNDAMENTOS

La crisis económica de fines de 2001 trajo aparejadas consecuencias mayormente duras para la sociedad Argentina. Sin embargo, es justo decir que en algunas personas la debacle socio-económica implicó de algún modo una nueva toma de conciencia respecto de cómo cuidar la salud y que esto a su vez implique un ahorro en lo concerniente a la economía cotidiana. Desde principios de ésta década las diversas regiones que componen el territorio de nuestra provincia se han visto pobladas de un número creciente de ciudadanos que deciden utilizar la bicicleta como medio de transporte habitual. El uso de esta clase de vehículo implica además un ejercicio pleno del respeto por el medioambiente, dado que a diferencia de cualquier otra clase de medio de transporte, la bicicleta no contamina en modo alguno la naturaleza.

El uso de esta clase de rodados se erige en una forma de practicar deporte, un modo de esparcimiento sano, además de ser una forma de locomoción que puede ser utilizada por gente de todas las edades sin mayores contraindicaciones, y que ayuda a mejorar la calidad de vida de las personas, influyendo positivamente entre otras en la prevención de enfermedades coronarias y pulmonares. Sin embargo, el uso irresponsable de las bicicletas conlleva un potencial peligro tanto para quienes las conducen como para los demás transeúntes.

La práctica inadecuada del ciclismo puede derivar en traumatismos producidos por caídas, choques con otros vehículos a motor o con objetos físicos. Estas heridas pueden ser leves, moderadas, graves con y sin secuelas, y en algunos casos mortales. De acuerdo a una investigación realizada por la asociación civil "Luchemos por la Vida" en la ciudad de Buenos Aires y alrededores, en el mes de agosto de 1998, sobre un total de 1.032 bicicletas observadas, el porcentaje de circulación en contramano fue del 41%; no se detuvieron ante el semáforo en rojo el 72% del total; no se respetó la prioridad peatonal en el 85% de los casos; el 98% de los ciclistas no aminoraron la velocidad en las esquinas; solamente un 25% de los ciclistas señalizaron con sus brazos las maniobras; tan solo un 31% de los rodados contaban con luces adecuadas; y lo más alarmante de todo: El 84% de los ciclistas no usaban casco protector. Según el mismo sondeo, los niños y adolescentes menores de 15 años de edad no contaban con el equipamiento necesario, pues de entre ellos, el 92% carecía de luces y el 44% no tenía reflectantes; el 56% de los jóvenes de entre 15 a 25 años fueron el grupo etario que más circuló de contramano y que menos respetó la prioridad

peatonal, así sucedió en el 95% de los casos; el 23% de los adultos de 26 a 40 años de edad usaron casco protector.

En la Argentina, los ciclistas representan el 13% de las víctimas de accidentes de tránsito. De los ocurridos durante 2005 en nuestro país, el total de víctimas fatales fue de 7.138, lo cual resulta en un promedio diario de 20 muertes, y 595 al mes. En Nuestra Provincia, de acuerdo a estadísticas del Consejo de Seguridad de Río Negro, las víctimas fatales por accidentes de tránsito ascendieron a 122. La mayoría de los accidentes se produjeron entre vehículos (51) y los automóviles fueron los protagonistas más numerosos (122). Le siguieron las camionetas (28), los camiones (20), vehículos y peatones (20), vehículo ciclista (17) y bicicletas (17). El año pasado además se produjeron 29 vuelcos.

Una buena parte de las muertes se debe al desconocimiento o no práctica de las más elementales reglas de educación vial, las cuales, de acuerdo al artículo 9° de la Ley Nacional de Tránsito n° 24.449 deben forman parte de la educación en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario, algo que en la práctica pocas veces sucede. La población de ciclistas, al igual que el resto de los ciudadanos, no ha recibido educación vial de ninguna clase, tampoco para conducir bicicletas. No comprenden que, en tanto circulan por la calzada con un vehículo deben, como conductores, conocer y respetar las reglas del tránsito.

La circulación vehicular en general se encuentra descuidada por parte de la autoridad de aplicación de la Ley Nacional n° 24.449, lo que puede apreciarse en cualquier calle, los ciclistas parecen invisibles para dicha ley. Como se mencionaba al principio, las lesiones en partes blandas representan el 69%, mientras que las que afectan al sistema nervioso central constituyen un 43%, siguiendo luego en proporción decreciente las óseas incluidas las maxilofaciales y torácicas La mortalidad, dentro del espectro de traumatismos, implica aproximadamente un 2%, y la morbilidad ocupa aproximadamente un 57%. Mientras que en el ámbito del deporte el uso de protección adecuada es obligatorio, en la vida cotidiana no existe real conciencia de los peligros que pueden evitarse mediante el uso de casco protector. En los Estados Unidos, estadísticas recientes señalan que entre el año 2000 y el 2002 se atendieron 350.000 personas por accidentes vinculados al mal empleo de bicicletas, triciclos, disminuyendo sensiblemente el porcentaje de accidentados luego de la imposición de uso obligatorio del casco en gran parte de los estados que componen esa nación.

Constituye un deber insoslayable por parte de esta provincia adoptar una política activa en la implementación de programas de prevención en accidentes. En este orden de cosas, el uso de cascos protectores por parte de los ciclistas ayudaría a disminuir el riesgo de posibles accidentes.

Los ciclistas suelen quejarse por la falta de respeto que existe hacia ellos por parte de los conductores de vehículos automotores de mayor porte, pero es a su vez habitual advertir que no siempre ellos respetan a otros vehículos o a peatones. Los automovilistas tampoco tienen la concepción del riesgo que corren los ciclistas. Es imposible frenar un vehículo automotor de manera inmediata. Si un medio de transporte impacta a 40 kilómetros por hora en la rueda trasera de una bicicleta, le transfiere un fuerte impulso a la misma, tanto como al cuerpo del ciclista.

Un conductor de un rodado, guía un vehículo que tiene la posibilidad de aprovechar mejor los espacios y tiempos en la vía pública, pero esto no debería significar modo alguno de avasallamiento hacia la libertad que cada individuo, peatón, ciclista, conductor de medio de transporte automotor, o motociclista, tienen. Es necesario tomar conciencia de la existencia de los demás, porque muchas veces nos manejamos en la vía pública con la misma impunidad con la que lo hacemos en otros ámbitos de la vida cotidiana. Todos debemos respetar y cumplir con las normas de educación vial.

El espíritu de la presente ley persigue la libertad de circulación que toda persona tiene de transitar por el territorio de nuestra provincia, de acuerdo a lo establecido en el artículo 14° de la Constitución Nacional, la Ley Nacional de Tránsito n° 24.449 y la Ley Provincial N° 2942, respetando los derechos de cada individuo, e intentando contribuir al mejor desenvolvimiento en la vía pública por parte de todos los habitantes de la Provincia, seamos peatones, ciclistas o conductores de vehículos automotores.

Por ello:

Autor: Susana Josefina Holgado

LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE RIO NEGRO

SANCIONA CON FUERZA DE

L E Y

Artículo 1°.- La presente ley tiene por objeto regular y ordenar la circulación de bicicletas dentro del territorio de la Provincia de Río Negro.

CAPITULO I
DE LA AUTORIDAD DE APLICACION

Artículo 2°.- Es autoridad de aplicación de la presente ley, la Subsecretaría de Seguridad Vial dependiente de la Secretaría de Seguridad, del Ministerio de Gobierno de la Provincia de Río Negro, y los municipios provinciales que adhieran a la misma.

Artículo 3°.- La autoridad de aplicación debe colaborar en el desarrollo de las medidas necesarias para la difusión respecto de las ventajas del uso responsable de la bicicleta en las campañas de educación vial.

CAPITULO II
DE LAS NORMAS DE CIRCULACION

Artículo 4°.- Los ciclistas gozan de los mismos derechos a circular por la vía pública que cualquier otro medio de transporte, de acuerdo a lo establecido en la ley nacional n° 24.449, y la ley provincial n° 2942.

Artículo 5°.- Las bicicletas deben respetar las normas de circulación vigentes para los vehículos en general.

Artículo 6°.- Las preferencias de paso en la vía pública por parte de los ciclistas son las siguientes:

a) En las intersecciones, la prioridad corresponde al vehículo de menor porte.

b) En las rotondas, los conductores de rodados que se hallen dentro de la vía circular tienen prioridad de paso por sobre los que pretenden acceder a aquéllas, y los que salen de la misma sobre los que siguen dentro de ella.

c) En vías de doble sentido de circulación, cuando se vaya a girar para ingresar a otra vía, tendrá la prioridad el ciclista que circule en sentido opuesto.

d) En los casos de giro, los vehículos automotores deberán respetar la prioridad de paso de los ciclistas que mantienen una trayectoria rectilínea.

e) Donde el cruce de dos vehículos no es posible, la bicicleta siempre tiene que ceder la preferencia a los demás vehículos.

Artículo 7°.- Las bicicletas deben circular:

a) En las rutas, por su borde derecho, pudiendo ser abandonado este, para superar vehículos más lentos o que se encuentren detenidos o estacionados, o para efectuar el giro a la izquierda en los lugares donde esté permitido.

b) En las vías de comunicación en las que existan las calzadas para bicicletas, carriles para bicicletas, bicisendas o ciclovías.

c) Las bicicletas deben transitar exclusivamente en el sentido de circulación asignado a la vía de comunicación.

Artículo 8°.- El desplazamiento de dos o más ciclistas siempre debe ser en fila india.

Artículo 9°.- Los giros y los traslados laterales a otro carril se deben indicar con antelación, con el brazo en posición horizontal y la palma de la mano extendida hacia abajo, si el desplazamiento va a ser hacia el lado que la mano indica, o doblado hacia arriba, también con la palma de la mano extendida, si va a ser hacia el lado contrario.

Artículo 10.- Los conductores de bicicletas deben respetar a los peatones.

CAPITULO III
DE LAS NORMAS PARA CONDUCTORES DE OTROS VEHICULOS AUTOMOTORES EN RELACION A LOS CICLISTAS

Artículo 11.- Los conductores de vehículos automotores deben proceder con precaución para evitar cualquier clase de daño, propio o ajeno, cuidando de no poner en peligro a los demás ocupantes del medio de transporte, y al resto de los usuarios de la vía. Deben tener en todo momento el control de su vehículo frente a situaciones imprevistas en las que se vean involucrados los mismos con respecto a ciclistas, y permanecer a una distancia considerable de los mismos. Cuando su presencia no pueda ser advertida por los conductores de rodados debe hacerse notar mediante el uso de bocina o señas de luces.

Artículo 12.- Para adelantar a un ciclista o un grupo de ciclistas, el vehículo automotor que supera debe dejar una distancia lateral de seguridad de por lo menos un metro y cincuenta centímetros. Solamente está permitido adelantar cuando la maniobra se pueda realizar en condiciones de seguridad.

CAPITULO IV
DE LAS NORMAS DE SEGURIDAD

Artículo 13.- Las bicicletas deben poseer las siguientes características:

a) Un sistema de frenos que actúe sobre ambas ruedas.

b) Una base de apoyo para el pie en cada pedal.

c) Un timbre o bocina de aviso sonoro.

d) Espejo retrovisor en el manubrio.

e) Luz roja en la parte trasera, blanca en la delantera y otros de cualquier color en los rayos de cada rueda, visible de ambos lados.

Artículo 14.- Se recomienda la utilización de luces de cualquier color en pedales o guardabarros del rodado.

Artículo 15.- Los ciclistas pueden transportar equipaje adecuadamente sujeto, el cual no debe sobresalir hacia delante del rodado, no puede excederse de 25 centímetros por detrás del mismo, ni 50 cm. a los lados. El peso o volumen del bagaje no puede afectar la estabilidad y maniobrabilidad de la bicicleta.

Artículo 16.- Se recomienda a los ciclistas la utilización de vestimenta que refuerce su visibilidad en horas nocturnas y en situaciones de escasa visión.

Artículo 17.- Es obligatoria para los ciclistas la utilización de casco anatómico protector con toma de barbilla o mentón para circular.

Artículo 18.- Antes de iniciar la marcha, los conductores de rodados deben verificar que los mismos se encuentren en perfectas condiciones de funcionamiento, especialmente los frenos y la presión de las cubiertas.

Artículo 19.- Se recomienda a los ciclistas circular por vías en las que transiten menor cantidad de vehículos automotores.

Artículo 20.- Los rodados pueden transportar a una sola persona, o al conductor acompañado de un menor de hasta seis (6) años, quien debe llevar casco reglamentario y DNI, cuando se cumplan las siguientes condiciones:

a) Que el conductor sea mayor de dieciocho (18) años.

b) Que se realice en asientos apropiados, independientes del destinado para el conductor, o del manubrio del rodado.

Artículo 21.- Está permitido el uso de remolque, siempre que no supere la mitad del peso del vehículo principal y no se transporte pasajeros en el mismo.

CAPITULO V
DE LAS NORMAS DE CAPACITACION Y EDUCACION VIAL

Artículo 22.- Para el correcto uso de la vía pública se dispone:

a) Que el Poder Ejecutivo Provincial y la autoridad de aplicación, a través de los organismos técnicos correspondientes, implemente campañas de educación para la población tendientes a generar conciencia sobre la necesidad del uso de casco protector, de no consumir alcohol u otras substancias psicotrópicas si se va a utilizar cualquier clase de vehículo por la vía pública, así como de respetar las normas de educación vial.

b) Coordinar con directores y docentes los mecanismos pertinentes para desarrollar la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primaria y secundaria.

c) Implementar programas y medidas de seguridad tendientes a prevenir accidentes.

d) Dar a difusión masiva las disposiciones contempladas en esta ley.

CAPITULO VI
DE LA EDAD Y LA DOCUMENTACION

Artículo 23.- La edad mínima para conducir bicicletas es de diez (10) años. Los menores de diez (10) años solo pueden circular libremente por las sendas para bicicletas, o bien acompañados por un mayor de dieciocho (18) años.

Artículo 24.- Para conducir bicicletas es necesario contar con DNI y constancia de inscripción en el Registro Provincial de bicicletas.

CAPITULO VII
DEL REGISTRO PROVINCIAL DE PROPIETARIOS DE BICICLETAS

Artículo 25.- Créase en el ámbito de la Provincia de Río Negro el Registro de Propietarios de Bicicletas, en el que se inscribirán los rodados cuyos titulares se encuentren domiciliados en el territorio provincial. Este registro es de carácter voluntario, a los efectos de llevar un adecuado control del tránsito, y como un método de identificación de un rodado ante una eventual sustracción. En el registro, los propietarios de bicicletas asientan sus datos personales.

Artículo 26.- La inscripción ante el Registro de Propietarios de Bicicletas es totalmente gratuita.

Artículo 27.- La autoridad de aplicación es la encargada de reglamentar la organización y el funcionamiento del mencionado registro.

CAPITULO VIII
DE LAS DISPOSICIONES COMPLEMENTARIAS

Artículo 28.- La presente ley entra en vigencia a los ciento ochenta (180) días de promulgada, dentro de cuyo plazo se debe dictar la reglamentación correspondiente.

Artículo 29.- El Poder Ejecutivo Provincial y la autoridad de aplicación deben proveer a lo conducente para que todo el contenido de la ley sea conocido por la comunidad antes de su entrada en vigencia.

Artículo 30.- Se invita a los municipios de la Provincia de Río Negro a adherir a los términos de la presente ley, adecuando sus ordenanzas a la misma.

Artículo 31.- Los jueces de falta municipales son los encargados de aplicar las sanciones correspondientes ante una eventual falta por parte de los conductores de bicicletas.

Artículo 32.- De forma.