Asamblea Nacional

Secretaría General

TRÁMITE LEGISLATIVO
2020-2021

ANTEPROYECTO DE LEY: **159**

PROYECTO DE LEY:

LEY:

GACETA OFICIAL:

TÍTULO: **QUE ESTABLECE NORMAS PARA PROMOVER EL USO DE LA BICICLETA COMO TRANSPORTE Y FORTALECER LA SEGURIDAD VIAL**

FECHA DE PRESENTACIÓN: **29 DE SEPTIEMBRE DE 2020.**

PROPONENTE: **H.H.D.D. GABRIEL SILVA, JUAN DIEGO V, HUGO MENDE Y JULIO MENDOZA.**

COMISIÓN: **COMUNICACIÓN Y TRASPORTE.**

ANTEPROYECTO DE LEY Nº159
COMISIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE.

Presentación 29/9/2020
Hora 12:40p
A Debate
A Votación
Aprobada ____ Votos
Rechazada ____ Votos
Abstención ____ Votos

Honorable Diputado
MARCOS CASTILLERO BARAHONA
Presidente
Asamblea Nacional

Señor Presidente:

Haciendo uso de la iniciativa legislativa que me confiere el artículo 108 del Reglamento Orgánico del Régimen Interno de la Asamblea Nacional, y actuando en mi condición de Diputado de la República, presento al pleno de esta Asamblea Nacional el Anteproyecto de Ley, **"Que establece normas para promover el uso de la bicicleta como transporte y fortalece la seguridad vial"**, el cual merece la siguiente exposición de motivos:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Panamá no es un país amigable para el transporte en bicicleta. Según un informe de la Contraloría General de la República, en el año 2015 un ciclista falleció cada 13 días producto de accidentes de tránsito. En Panamá, las ciclo vías son la excepción, existen pocos lugares públicos para estacionar una bicicleta y existe una sobrerregulación de normativas burocráticas que dificultan el uso de la bicicleta. Sin embargo, el uso de las bicicletas como medio de transporte tiene beneficios personales, para la comunidad y el país.

En cuanto a beneficios de salud personal, según un estudio publicado en el 2017 por la Universidad de Glasgow, desplazarse en bicicleta disminuye en un 46% las posibilidades de padecer enfermedades del corazón y en un 45% la de desarrollar cáncer. Adicionalmente, de acuerdo con un estudio publicado en el 2015 por la Universidad de Utrecht, montar bicicleta previene 6,500 muertes al año en los Países Bajos y adiciona 6 años más de vida al holandés promedio que utiliza la bicicleta. Por otra parte, la Junta de Transporte de Washington señala que las personas que usan bicicleta para ir a trabajar tienden a tener una mejor salud mental.

De acuerdo con un estudio del 2011 de la Federación Europea de Ciclistas, con respecto a beneficios ambientales, cambiar el carro por la bicicleta ahorra 150 gramos de CO_2 por kilometro. Por cada 7 km en bicicleta se ahorra 1 kilogramo de CO_2. En un periodo de 5 años los holandeses evitaron 1.1 millón de toneladas de dióxido de carbono al año a través del uso de la bicicleta, lo cual equivale a plantar 54.4 millones de arboles al año. Montar bicicleta simplemente no utiliza combustible y es un modo de transporte libre de contaminación

Por otra parte, utilizar bicicleta tiene beneficios económicos. Según la Federación Europea de Ciclistas, en el 2010, se estimó que 7.4% de los ciudadanos europeos utilizaban la bicicleta como su medio de transporte principal. Lo cual se traduce en 94 billones de kilómetros recorridos. El beneficio económico acumulativo del uso de la bicicleta en Europa se estima 232 billones de dólares. Montar bicicleta es económico, ya que se estima que el costo anual puede estar entre

200 y 340 euros. En comparación, utilizar un vehículo cuesta entre 2,800 y 9,600 euros al año. Los Países Bajos en el 2018 reveló que el costo anual de infraestructura por ciudadano por kilometro para bicicleta es de $0.03, para los carros $0.11, buses $0.16 y trenes $0.20. A su vez, mientras menos personas usen los carros y más usen bicicletas, existirá menos tráfico.

En adición, la bicicleta es un medio de transporte seguro. Luego de 13 años de monitoreo a 12 ciudades de Estados Unidos, la Universidad de Colorado demostró que un aumento en el número de ciclistas e infraestructura protegida redujeron los accidentes viales fatales para todos los usuarios. Un ejemplo concreto es la ciudad de San Francisco, California, donde los ciclistas aumentaron 348% y los accidentes fatales redujeron 49.3%.

Lastimosamente Panamá está muy lejos de asemejarse a los Países Bajos, demás países europeos o países de la región en cuanto al uso de la bicicleta como medio de transporte. Hay que incentivar el uso de la bicicleta como medio de transporte y asegurar mayor seguridad vial para que se use más la bicicleta en Panamá y así lograr los beneficios en salud, ambiente y economía mencionados anteriormente. Por ello presentamos el presente ante proyecto de ley.

La presente iniciativa de ley busca eliminar el proceso y gasto relacionado con la placa y las licencias para bicicletas, eliminando que las mismas sean necesaria para transitar. Esto es común en varios países como en Colombia, Estados Unidos y varios países de la Unión Europea. La regla general es no requerir placa y licencias para las bicicletas.

Adicionalmente, actualmente en Panamá se prohíbe a las bicicletas transitar por el centro de los carriles y se exige transitar por el borde derecho. Esto resulta peligroso ya que en la mayoría de los casos el borde derecho de la calle tiene profundas zanjas y tapas de alcantarillas, lo cual pone al ciclista en grave riesgo de accidente. Consideramos necesario modificar esta normativa para que los ciclistas tengan derecho a transitar por el centro del carril derecho cuando haya 2 carriles o más. Por ejemplo, el Código de Tránsito de Colombia permite que las bicicletas ocupen un carril completo en zonas donde no hay carriles de bicicletas o donde la vía es muy angosta para que vehículos motorizados y ciclistas transiten.

Por otra parte, en Panamá no se exige un distanciamiento especifico para que los vehículos rebasen a los ciclistas en las vías públicas. Es decir, un vehículo puede rebasar a un ciclista a pocos centímetros de este. Es importante establecer un mínimo de 1.5 metros de distancia para rebasar a ciclistas para así darles mayor seguridad y prevenir accidentes. Adicionalmente, establecer una distancia limite otorga un mecanismo legal para que un ciclista que es arrollado por un vehículo pueda obtener algún tipo de resarcimiento por las afectaciones que esto le puede generar. Países como Colombia, Alemania, México, Australia y otros han reglamentado esta regla en sus normas.

En conclusión, la bicicleta es un medio de transporte eficaz, no contaminante, libre de ruidos y seguro que tiene un efecto positivo en la salud y calidad de vida de los ciudadanos y en las

ciudades en general. Además, contribuye de manera muy eficaz a solucionar gran parte de los problemas de congestión de tránsito, facilitando la movilidad. Debemos promocionar y facilitar el uso de la bicicleta como herramienta de cambio y democratización de nuestras ciudades en el ámbito de la movilidad urbana.

Gabriel Silva
Diputado de la República
Circuito 8-7

ANTEPROYECTO DE LEY Nº159
COMISIÓN DE COMUNICACIÓN Y TRANSPORTE.

Presentación 29/9/2020
Hora 12:40p
A Debate
A Votación
Aprobada Votos
Rechazada Votos
Abstención Votos

ANTEPROYECTO DE LEY NO.

(del __ de __ de 2020)

Que establece normas para promover el uso de la bicicleta como transporte y fortalece la seguridad vial

LA ASAMBLEA NACIONAL

DECRETA:

Artículo 1. Objeto. Esta ley tiene como objeto promover el uso de la bicicleta como medio de transporte e implementar normas de seguridad vial para los ciudadanos que se transportan en este vehículo.

Artículo 2. Glosario. Para los efectos de la presente ley, los siguientes términos se entenderán así:

1. *Autopista:* Vía pública que está especialmente proyectada, construida y señalizada para el tránsito de vehículos autorizados, y que reúne las siguientes características:
   a. Las propiedades colindantes no tienen acceso directo.
   b. No cruza a nivel ningún otro camino, vía o línea de ferrocarril, ni es cruzada a nivel por vía de comunicación o servidumbre de paso alguna.
   c. Cuenta con calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja o terreno no destinada al tránsito o por barreras de seguridad especialmente diseñadas y construidas para este propósito.
2. *Bicicleta*: Vehículo no motorizado de dos o más ruedas, accionado por fuerza humana de la(s) persona(s) que lo conduce(n).
3. *Calzada*: Área o sección física de la vía utilizada para el tránsito de vehículos.
4. *Carril:* Parte de la vía pública destinada al tránsito de una sola fila de vehículos.
5. *Ciclo vía:* Vía o sección de calzada destinada ocasionalmente para el tránsito de bicicletas.
6. *Licencia de conducir*: Documento de carácter personal e intransferible, expedido por la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre que autoriza a una persona a conducir vehículos en el territorio nacional.
7. *Placa*: Distintivo único e intransferible utilizado para identificar un vehículo. Tiene validez en todo el territorio nacional, el cual lo distingue externa y privativamente.
8. *Rebasar*: Maniobra mediante la cual un vehículo adelanta a otro que lo antecede en el mismo carril de una calzada.
9. *Vía pública*: Zona o terreno de uso público destinado para el tránsito libre de vehículos, peatones y/o animales.

Artículo 3. Placa. Las bicicletas no requerirán de una placa para transitar en las vías públicas.

Artículo 4. Iluminación. Las bicicletas deberán contar con luz blanca o amarilla al frente y un artefacto luminoso o cinta reflectiva en la parte trasera del asiento entre las 6:00 de la tarde y las 6:00 de la mañana y en momentos de baja visibilidad.

Artículo 5. Lugar en vía. Las bicicletas deberán transitar siempre en el carril derecho. En las calzadas de un solo carril deberán transitar en el extremo derecho del carril, pero siempre dentro de éste. En las calzadas donde haya dos carriles de circulación o más, la bicicleta podrá transitar por el centro de éste. El ciclista debe tomar las debidas precauciones cuando pase un vehículo detenido o avance en su mismo sentido.

Parágrafo: Se mantiene la prohibición para las bicicletas de transitar en autopistas.

Artículo 6. Uso de las ciclo vías. Las bicicletas deberán transitar únicamente en las ciclo vías cuando éstas sean habilitadas en las calzadas.

Artículo 7. Seguridad al rebasar. Al momento de rebasar una bicicleta los vehículos deberán hacerlo a un mínimo de 1.5 metros de distancia.

Artículo 8. Licencia de conducir. No se requerirá licencia de conducir para transitar en bicicleta en las vías públicas.

Artículo 9. Actualización y promulgación. Se ordena a la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre y al Ministerio de Gobierno a actualizar y promulgar el Reglamento de Tránsito Vehicular, con base en las disposiciones establecidas en la presente Ley en un plazo no mayor de treinta días calendario, contado a partir de la entrada en vigencia de esta Ley.

Artículo 10. Reglamentación. El Órgano Ejecutivo reglamentará la presente Ley.

Artículo 11. Entrada en vigencia. La presente Ley comenzará a regir luego de su promulgación en Gaceta Oficial.

COMUNÍQUESE Y CÚMPLASE.

Propuesto a la consideración de la Asamblea Nacional, hoy 29 de septiembre de 2020, ante el Pleno legislativo, presentado por el Diputado Gabriel Silva.

Hugo Méndez

Gabriel Silva
Diputado de la República
Circuito 8-7

Julio Mendoza
JULIO MENDOZA
CIRCUITO 6-2

Juan Diego Vásquez