

---

---

**LEYES, REGLAMENTOS, DECRETOS Y RESOLUCIONES DE ORDEN GENERAL**

---

---

Núm. 42.753

Jueves 10 de Septiembre de 2020

Página 1 de 15

---

**Normas Generales**

---

**CVE 1813422**

---

---

**MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES**

Subsecretaría de Transportes

**MODIFICA DECRETO N° 78, DE 2012, DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES Y TELECOMUNICACIONES, SUBSECRETARÍA DE TRANSPORTES**

Núm. 71.- Santiago, 1 de agosto de 2019.

Visto:

La ley N° 18.059; los artículos 93 y 94 del DFL 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 N° 18.290; el DS N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, que aprueba el "Manual de Señalización de Tránsito"; la ley N° 21.088 que modifica la Ley de Tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte; la ley 21.103 que modifica la Ley de Tránsito, en lo relativo a la velocidad máxima de circulación en zonas urbanas; el estudio "Señalización Informativa en Chile", de 15 de abril de 2019, del Ministerio de Obras Públicas; el Ordinario N° 1451, de 10 de julio de 2019, del Subsecretario de Obras Públicas; el Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial, suscrito el 26 de septiembre de 2018 por el Ministro de la Secretaría General de la Presidencia, la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, el Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, el Representante de Organizaciones Ciudadanas de Seguridad Vial y víctima indirecta de la siniestralidad vial, y el Presidente Mutual de Seguridad CChC; el Ordinario N° 46, de 29 de mayo de 2019, de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito; la resolución N° 7, de 2019 de la Contraloría General de la República; y demás normativa aplicable.

Considerando:

1.- Que, con fecha 11 de noviembre de 2018 entró en vigencia la ley N° 21.088, citada en el Visto, que modifica la Ley de Tránsito para incorporar disposiciones sobre convivencia de los distintos medios de transporte, que, entre otras modificaciones efectuadas a la ley de tránsito, incorporó nuevas definiciones, demarcaciones y señales, que se encuentran en el Manual de Señalización de Tránsito.

2.- Que, por otra parte, el Ministerio de Obras Públicas realizó el estudio "Señalización Informativa en Chile", indicado en Visto, cuyo objetivo fue realizar un diagnóstico del estado actual de la señalización informativa y analizar la pertinencia de su actualización.

3.- Que, a partir de las mesas de trabajo originadas como consecuencia del Acuerdo Nacional por la Seguridad Vial de Chile, citado en Visto, el Ministerio de Obras Públicas y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito se comprometieron a incorporar nuevas diagramaciones de señales informativas en la propuesta de actualización del Manual de Señalización de Tránsito.

4.- Que, la ley 21.103 citada en el Visto, redujo la velocidad de 60 kilómetros por hora a 50 kilómetros por hora en zonas urbanas, lo que genera la necesidad de actualizar la Metodología para la determinación de velocidades máximas que data del año 2000.

5.- Que a través del decreto supremo N° 78, de 2012, citado en el Visto, se aprobó el Manual de Señalización de Tránsito y su Apéndice.

6.- Que, lo expresado en los considerandos anteriores, hacen necesario modificar el decreto supremo N° 78, de 2012, con el objeto de modificar o introducir señales del indicado Manual de Señalización.

---

**CVE 1813422**

Director: Juan Jorge Lazo Rodríguez  
Sitio Web: www.diarioficial.cl

Mesa Central: +562 2486 3600

Email: consultas@diarioficial.cl

Dirección: Dr. Torres Boonen N°511, Providencia, Santiago, Chile.

Decreto:

**Artículo primero:** Modifícase el decreto supremo N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, Subsecretaría de Transportes, de la siguiente forma:

1. En el artículo 8°, numeral 1 "Señales Reglamentarias", agréganse las siguientes señales:



2. En el artículo 8°, numeral 3.1, reemplázanse las señales por las siguientes:



3. En el artículo 23°, numeral 1.3 "Señales Informativas", elimínase la señal denominada "Peatones".

4. Reemplázase el artículo 27° por el siguiente:

"Artículo 27°: Las facilidades para la circulación de ciclos son las siguientes:

• Cicloruta

Conjunto sistémico de facilidades para la circulación de ciclos, que permiten unir un origen con un destino. Estas facilidades pueden ser ciclovías, ciclocalles, u otras tales como, sendas multipropósito, vías verdes o cicloparques.

• Ciclovía

Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos, que puede estar segregado física o visualmente del tránsito de vehículos motorizados y peatones. Cuando la segregación es sólo visual se les denomina ciclobanda.

• Ciclocalle

Vía convencional donde circulan los ciclos junto a otros vehículos motorizados, y en las cuales la velocidad máxima permitida no excede los 30 km/h. Generalmente se incorporan medidas calmantes de velocidad."

5. En el artículo 28°:

- i) Reemplázase en el primer inciso la expresión "bicicletas" por la expresión "ciclos".
- ii) En el numeral 1 "Señales reglamentarias", elimínase la frase "en ciclorutas".
- iii) En el numeral 3, elimínase la expresión "o código de ciclorutas" en la descripción de las señales.
- iv) Sustitúyanse las palabras "bicicletas" y "biciclos" por "ciclos" en la descripción de las señales de los numerales 1 y 3.

6. En el artículo 29°, reemplázase el texto del artículo por el siguiente:

"Las facilidades para los ciclos deben contar con todas las demarcaciones requeridas, como se señala en Capítulo 6 del Apéndice, deben ser visibles en cualquier período del día y bajo toda condición climática y de materiales que aseguren su retrorreflexión.

Las demarcaciones deben ser planas, de color blanco, que cumplan con las especificaciones de contraste y de resistencia al deslizamiento establecidas según el Capítulo 3 del Apéndice.

Los tipos de demarcaciones son los siguientes:

1. Líneas longitudinales, tales como líneas de eje central continuas o segmentadas, líneas para segregar ciclobandas, líneas para cruzar vías convencionales, y otras líneas longitudinales;
2. Líneas transversales tales como líneas de detención pare o ceda el paso;
3. Símbolos, leyendas y superficie de color;
4. Demarcación de tránsito convergente y divergente, y otros achurados.

A modo de ejemplo:".

7. Reemplázase el artículo 30° por el siguiente:

"Artículo 30°: Los cruces semaforizados permitirán, a través de las lámparas vehiculares y peatonales, regular la circulación de los ciclos. En cruces de prioridad, pare o ceda el paso, la señalización que advierte a los conductores de vehículos motorizados la proximidad de un cruce con una ciclovía puede ser reforzada con luces intermitentes, según se describe en el Capítulo 6 del Apéndice."

**Artículo segundo:** Modifícase el Apéndice del decreto supremo N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, de la siguiente forma:

1.- En el CAPÍTULO 2:

a) En el punto 2.1.3.1 "**Mensaje**", reemplázase el párrafo quinto por el siguiente:

"En señales reglamentarias y de advertencia de peligro, las leyendas inscritas en ellas deben estar siempre en letras mayúsculas. En señales informativas, el texto debe estar escrito en mayúscula o en una combinación de mayúsculas y minúsculas, según las reglas ortográficas del idioma español."

b) En el punto 2.2.1, "**Clasificación**", Figura 2.2 -1, intercálanse la señal RR-1a entre la RR-1 y RR-2, y las señales RO 16a, RO-16b; RO-17a y RO-17b, entre la RO-13b y RA-1a:



c) En el punto 2.2.5 "**Señales de Restricción**":

i) Entre las señales RR-1 y RR-2 intercálanse lo siguiente:

"VELOCIDAD MÁXIMA ZONA 30 (RR-1a)



Esta señal se utiliza en las denominadas Zonas de Tránsito Calmado, en este caso, una Zona 30, para restringir la velocidad máxima a 30 km/h. Análogamente, las señales pueden contener el texto ZONA 20 o ZONA 40 cuando la velocidad esté restringida a estos límites.

Alternativamente, la leyenda "ZONA" puede ubicarse bajo el círculo que contiene la velocidad máxima permitida."

ii) En el texto correspondiente a la señal FIN PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN (RR-9), agrégase como tercer párrafo el siguiente: "Se exceptúa de lo anterior el término de una Zona 20, 30 o 40, lo que deberá señalizarse según lo expresado en el primer párrafo."

d) En el punto 2.2.6 "**Señales de Obligación**", agréganse al final las siguientes señales:

PREFERENCIA CICLISTAS AL VIRAR DERECHA (RO-16a)



PREFERENCIA CICLISTAS AL VIRAR IZQUIERDA (RO-16b)



Estas señales se utilizan para indicar al conductor de un vehículo motorizado que tiene la intención de virar cruzando una ciclovia, que los ciclistas que circulan por ésta tienen preferencia y que por lo tanto debe cederles el paso.

PREFERENCIA CICLISTAS AL CAMBIAR DE PISTA (RO-17a)



PREFERENCIA CICLISTAS AL CAMBIAR DE PISTA (RO-17b)



Estas señales se utilizan para indicar al conductor de un vehículo motorizado que tiene la intención de cambiar de pista cruzando una ciclovia, que los ciclistas que circulan por ésta tienen preferencia y que por lo tanto debe cederles el paso.

e) En el punto 2.2.7, "**Señales de Autorización**", reemplázanse los literales del segundo párrafo por los siguientes:

- "a) La intersección no debe registrar más de 3 accidentes de tránsito por año;
- b) El flujo peatonal en conflicto directo con el viraje no debe ser mayor a 150 peatones por hora durante todos los periodos del día;
- c) El flujo de ciclos en conflicto directo con el viraje no debe ser mayor a 600 ciclos al día;
- d) No debe haber una ciclovia en la calzada que deba ser cruzada por los vehículos que viran con luz roja;
- e) El radio de la curvatura en la intersección debe ser igual o inferior a 6 metros;
- f) Debe existir buena visibilidad;
- g) Tratándose de viraje a la izquierda, la vía a la cual se vira debe ser unidireccional".

f) Reemplázase el punto 2.4.2. 1 "**Forma y Color**", por el siguiente:

**"2.4.2.1 Forma, Tamaño y Color**

Las señales informativas tienen forma cuadrada o rectangular. Excepciones a dicha forma son las señales tipo flecha y de identificación vial, ESCUDO VÍA PANAM (IV - 1) y ESCUDO NUMERACIÓN DE CAMINOS (IV - 2).

El tamaño de la señal queda determinado por el texto que contenga y el tamaño de letra, el cual dependerá de la velocidad máxima que permite la vía, según se especifica en el Anexo 3. En señales informativas, el texto debe estar escrito en mayúsculas o en una combinación de mayúsculas y minúsculas, según las reglas ortográficas del idioma español.

En general, sus leyendas, símbolos y orlas son de color blanco. Las señales para autopistas y autovías, así como las que indican dónde hay estacionamientos o estos están permitidos, tienen color de fondo azul; en otras vías el color de fondo es verde. Por su parte, la señal NOMBRE Y NUMERACIÓN DE CALLE (IV - 3), tiene color de fondo negro. Las señales de pertinencia indígena y las de atractivo turístico, tienen color de fondo café. El nombre de cualquier ciudad, poblado o lugar que no corresponda a la ciudad o poblado cabecera de una comuna, deberá ser inscrito con letra negra, en un recuadro de color blanco sin orla. Cada destino de este tipo, debe aparecer inscrito en su propio recuadro blanco.

En el caso de autopistas urbanas, el rol podrá incluir un código alfanumérico y un nombre; dicho rol se ubicará en la parte superior de la señal, separado del resto de la misma por una línea blanca, y será enmarcado en un fondo de color azul, con el texto y la orla en color negro.

En conformidad con lo dispuesto en el Anexo N°2 del Apéndice del presente decreto, denominado "Colores de las Señales de Tránsito", los pares de coordenadas cromáticas en

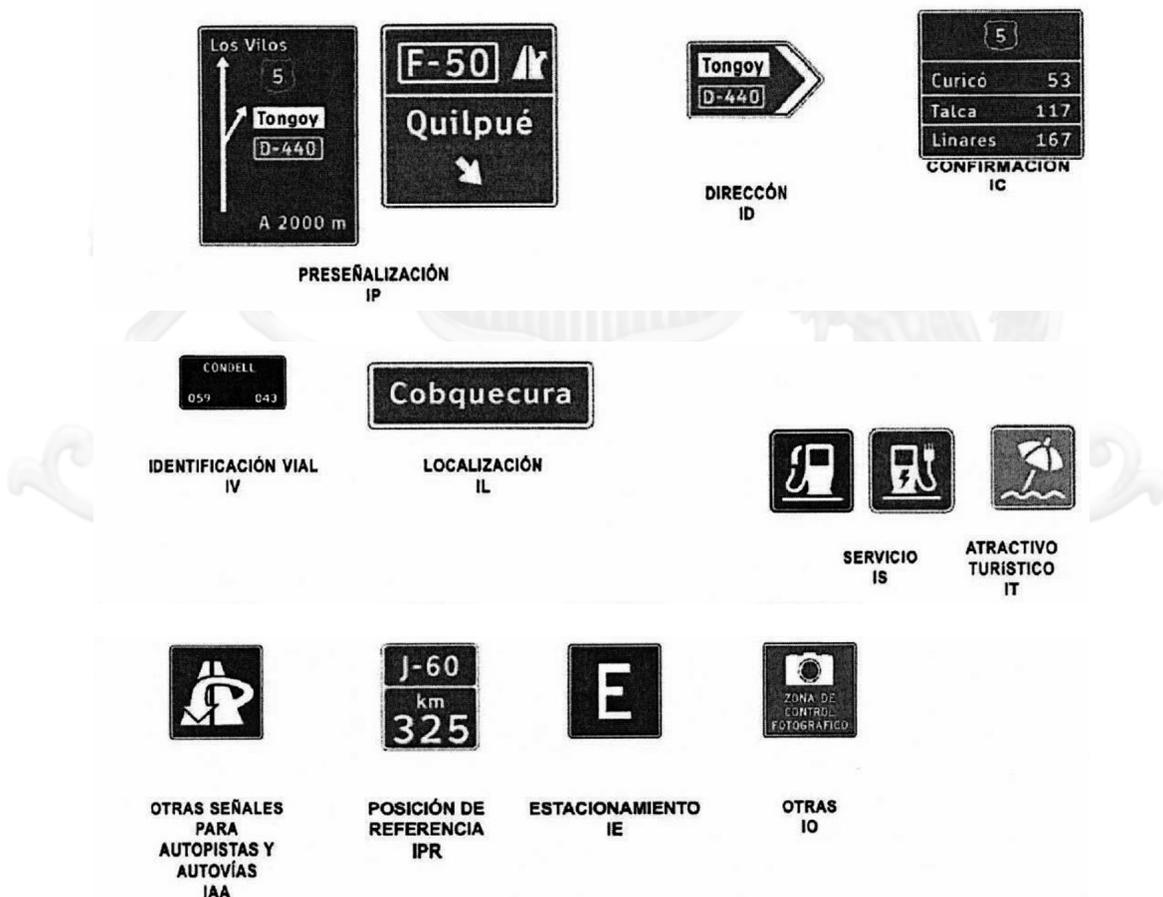
términos del Sistema Colorimétrico Estándar CIE 1931, exigidos para el color azul de la señal informativa para las autopistas urbanas, son las siguientes:

x	y
0,190	0,247
0,066	0,208
0,237	0,208



Excepcionalmente, tratándose de Redes y Circuitos Turísticos definidos como tales por la Subsecretaría de Turismo o el Servicio Nacional de Turismo, en conjunto con Ministerio de Obras Públicas o Municipios, según corresponda la administración, estas señales podrán contener en su parte superior el nombre de la Red junto al logo que la identifica, y en su parte inferior el nombre del Circuito correspondiente, y ser autorizadas por la Secretaría Regional Ministerial de Transportes y Telecomunicaciones competente, o el Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, según se trate de una red intrarregional o interregional, respectivamente.

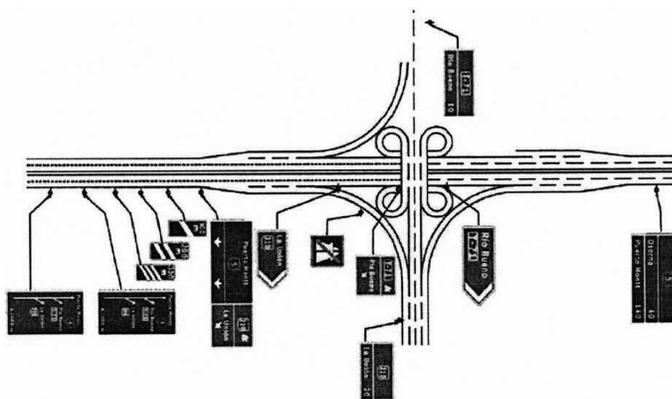
FIGURA 2.4 - 1



g) En el punto 2.4.2.2 "Mensaje":

i) En el párrafo segundo, reemplázase la expresión "la de salida inmediata indica el lugar y ángulo de salida", por la expresión "la de salida inmediata indica el lugar exacto de salida".

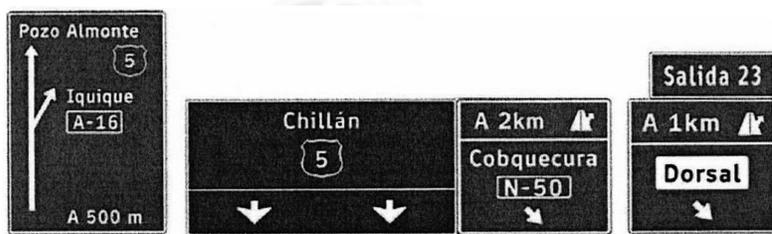
ii) Reemplázase la Figura 2.4-2 por la siguiente:



h) Elimínase el punto 2.4.2.3 "Tamaño y Diagramación", pasando el punto 2.4.2.4 "Emplazamiento" a ser el punto 2.4.2.3.

i) En el punto 2.4.3.1 "Señales de Preseñalización (IP)":

i) Reemplázase la Figura 2.4 - 6 por la siguiente:



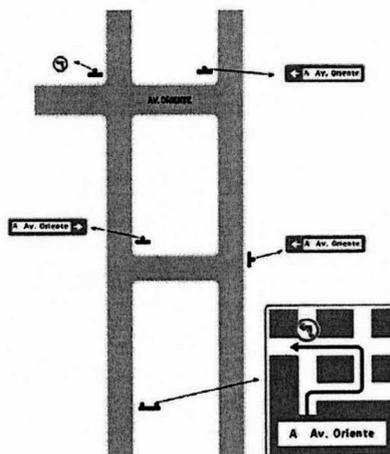
ii) Inmediatamente a continuación de la Figura 2.4 - 6, agrégase el siguiente párrafo: "La altura de letra del rol, debe ser igual a la de la mayúscula del texto de la señal."

iii) En el acápite denominado "Color", elimínanse los términos "concesionadas" y "no concesionados".

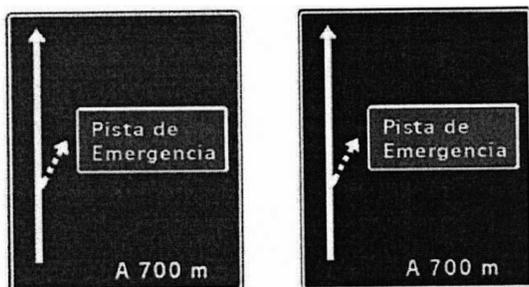
iv) Reemplázase la Figura RUTA ALTERNATIVA (IP - 1), por la siguiente:



v) Reemplázase la Figura 2.4 -7, por la siguiente:

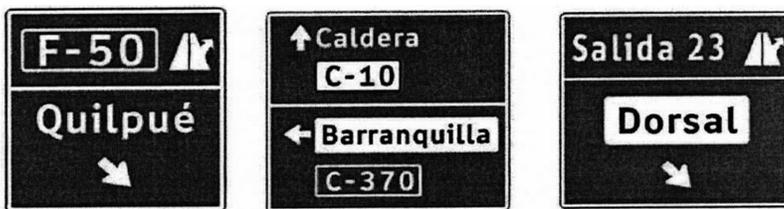


vi) En el acápite PISTA DE EMERGENCIA (IP - 2), reemplázase la figura, por las siguientes:



j) En el punto 2.4.3.2 "Señales de Dirección (ID)":

i) Reemplázase la Figura 2.4 - 8, por la siguiente:



ii) Reemplázase el acápite SALIDA INMEDIATA (ID -la), por el siguiente:



"Esta señal tiene como única función precisar el lugar donde nace la bifurcación, indicando a los conductores que desean salir de la vía, el punto exacto para realizar la maniobra de salida. Generalmente se ubica en el vértice formado por la pista que sale y las que continúan.

Dado que la función de esta señal es corroborar la información entregada con anterioridad por señales de preseñalización y otras de dirección, solo debe utilizarse en conjunto con ellas."

iii) Elimínase el acápite SALIDA INMEDIATA (ID - 1b), pasando el acápite SALIDA INMEDIATA (ID -1c), a ser el acápite SALIDA INMEDIATA (ID - 1b).

iv) Reemplázase el acápite SALIDA INMEDIATA (ID -1c) que pasa a ser el acápite SALIDA INMEDIATA (ID - 1b), por el siguiente:



"Estas señales se emplean para indicar el lugar exacto donde tomar la dirección hacia el destino informado, para efectuar un retorno, o donde se encuentra la salida a una pista de emergencia.

Excepcionalmente, cuando se trate de una señal que aluda solamente a una localidad, zona o atractivo turístico, aquella podrá ser café y contener una imagen -incluso una fotografía- del lugar, debiendo la imagen o fotografía contar con la aprobación del Servicio Nacional de Turismo."

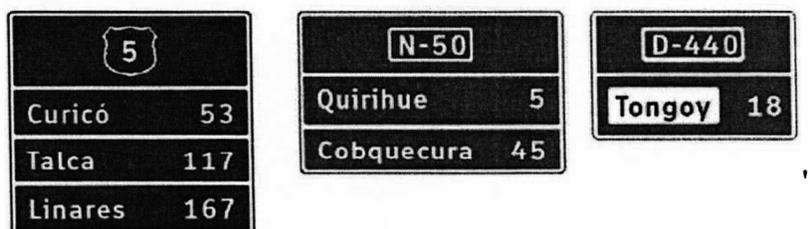
k) Reemplázase el punto 2.4.3.3 **Señales de Confirmación (IC)**, por el siguiente:

"Estas señales tienen como función confirmar a los conductores que la vía por la cual circulan los conduce al destino elegido, informando la distancia a este y a otros destinos que se alcancen por la misma vía. Deben contener, al menos, el o los destinos informados con anterioridad mediante señales de preseñalización y de dirección.

La señal debe indicar a lo más 3 destinos, el más cercano de los cuales se ubica siempre en la parte superior de la señal. El destino más lejano se debe ubicar siempre en su parte inferior. A la derecha de cada destino debe figurar la distancia a la que se encuentra. Los destinos son separados entre sí por líneas horizontales de color blanco.

Estas señales se instalan una vez finalizada la pista de incorporación a la nueva vía. De esta manera, la información presentada es de utilidad tanto para los vehículos que han ingresado a la vía como para los que ya transitaban por ella. Ver Figura 2.4-9.

Figura 2.4 - 9



l) En el punto 2.4.3.5 **Señales de Localización (IL)**, reemplázase la Figura 2.4 -11, por la siguiente:

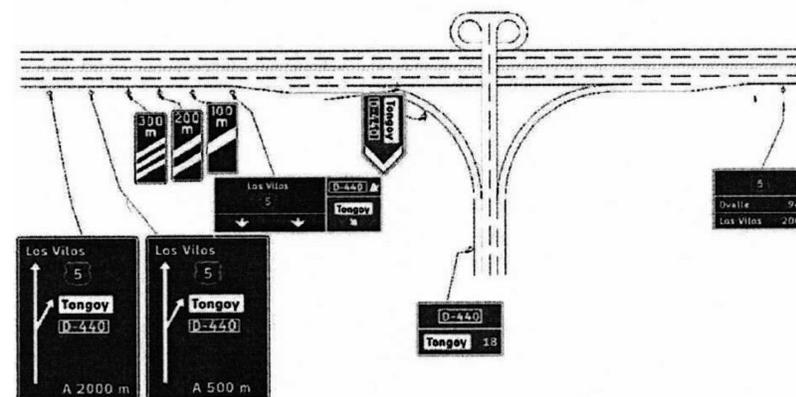


m) En el punto 2.4.4 **Esquema de Señalización para Guiar al Usuario a su Destino:**

i) En el literal a) **Esquema 1: Señalización Informativa en Autopistas y Autovías:**

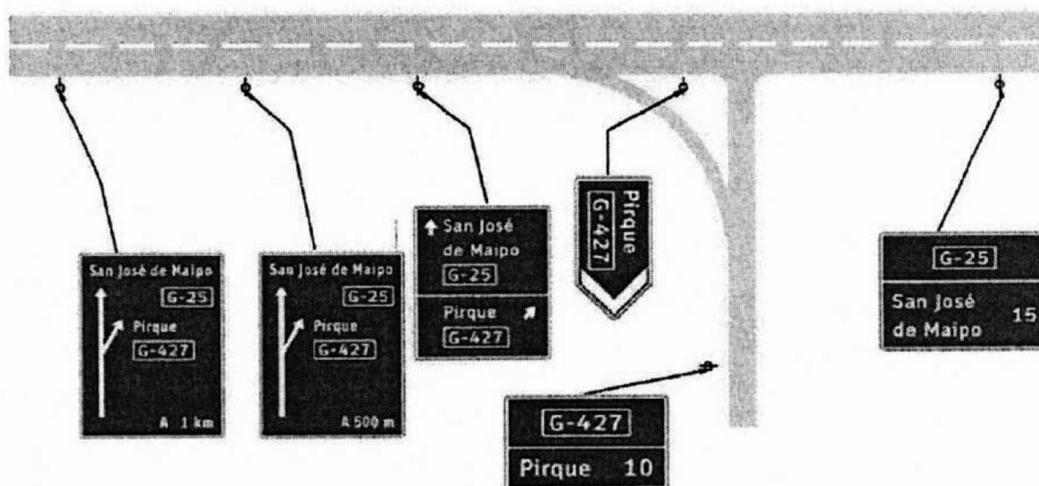
a. Reemplázase la frase "de SALIDA INMEDIATA (ID - 1), que precisa el lugar y ángulo de la salida", por la expresión "de SALIDA INMEDIATA (ID - 1), que precisa el lugar de salida".

b. Reemplázase la Figura 2.4 -13, por la siguiente:



ii) En el literal b) Esquema 2: **Señalización Informativa en Vías Convencionales Rurales:**

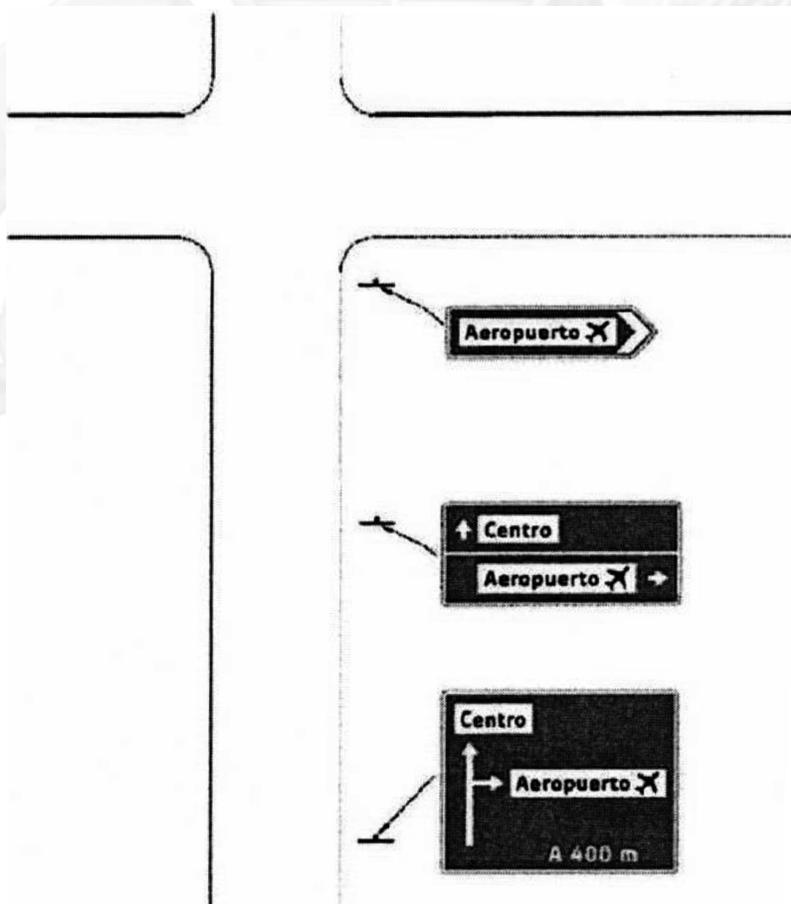
a. Reemplázase la Figura 2.4 - 14, por la siguiente:



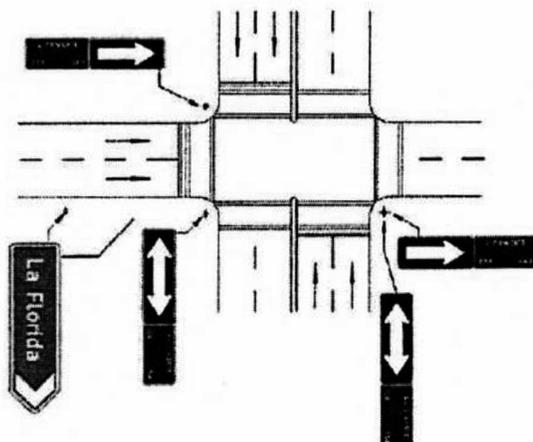
b. Reemplázase la frase "SALIDA INMEDIATA (ID - 1), que precisan el lugar y ángulo de la salida", por la expresión "SALIDA INMEDIATA (ID - 1), que precisa el lugar de salida".

iii) En el literal c) Esquema 3: **Señalización Informativa en Vías Convencionales Urbanas utilizando Señales de Preseñalización y de Dirección:**

- a. Agrégase al final del inciso primero la siguiente expresión: "Ver Figura 2.4-15".
- b. Elimínase el párrafo segundo.
- c. Reemplázase la Figura 2.4 - 15, por la siguiente:



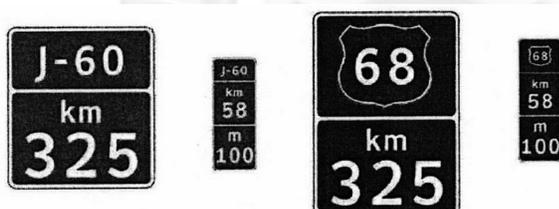
iv) Reemplázase la Figura 2.4 - 16 en el literal d) **Esquema 4: Señalización Informativa en Vías Convencionales Urbanas utilizando Señales de Dirección**, por la siguiente:



n) En el Punto 2.4.5.1. **Señales de Servicio**, agrégase la señal "Recarga de Vehículos Eléctricos (IS-22)", cuya imagen es la siguiente:



o) En el punto 2.4.5.4 **Señales de Posición de Referencia (IPR)**, agréganse a continuación del párrafo segundo las siguientes señales:



p) En el punto 2.4.5.6, **Otras Señales Informativas (IO)**:

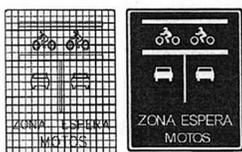
i) Agréganse al final de la nómina de señales indicadas en el primer párrafo, las siguientes:

- Control con Cámara (IO-9)
- Zona de Espera Adelantada de Motos (IO-10a), (IO-10b), (IO-10c)
- Zona 30 (IO-11a), Fin Zona 30 (IO-11b)

ii) Agréganse al final del punto 2.4.5.6 las siguientes señales:

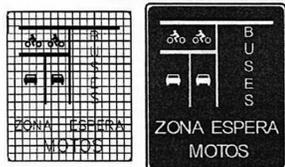


ZONA DE ESPERA ADELANTADA DE MOTOS (IO-10a)



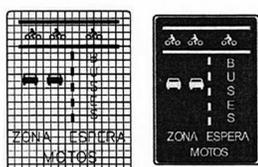
Esta señal se usa en intersecciones semaforizadas para informar sobre la existencia de una línea de detención adelantada para motociclistas generando una zona de espera para éstos.

ZONA DE ESPERA ADELANTADA DE MOTOS (IO-10b)



Esta señal se usa para informar en intersecciones semaforizadas y cuando hay una Pista Solo Buses, sobre la existencia de una línea de detención adelantada para motociclistas generando una zona de espera para éstos.

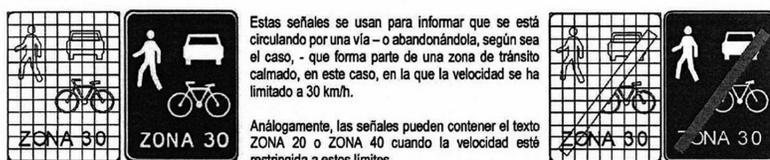
ZONA DE ESPERA ADELANTADA DE MOTOS (IO-10c)



Esta señal se usa para informar en intersecciones semaforizadas cuando hay una Pista Solo Buses, y cuando está permitido el viraje a la derecha, sobre la existencia de una línea de detención adelantada para motociclistas generando una zona de espera para éstos.

ZONA 30 (IO - 11a)

FIN ZONA 30 (IO - 11b)



Estas señales se usan para informar que se está circulando por una vía - o abandonándola, según sea el caso, - que forma parte de una zona de tránsito calmado, en este caso, en la que la velocidad se ha limitado a 30 km/h.

Análogamente, las señales pueden contener el texto ZONA 20 o ZONA 40 cuando la velocidad esté restringida a estos límites.

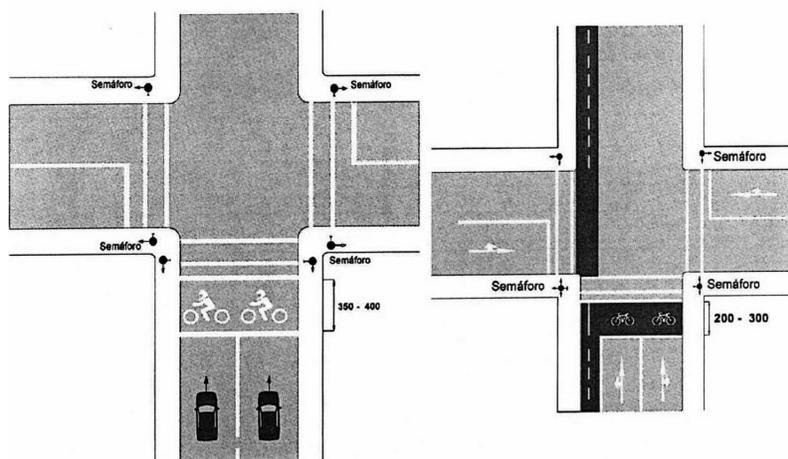
2.- En el CAPÍTULO 3, punto 3.3 LÍNEAS TRANSVERSALES, agrégase el siguiente punto 3.3.8 y Figura 3.3 -6:

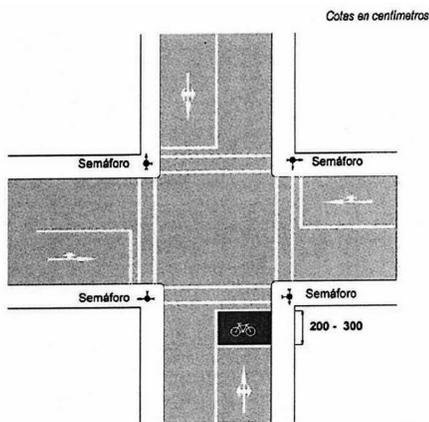
"3.3.8 Línea de Detención Adelantada

"En cruces semaforizados, cuando existan ciclovías y/o un número significativo de ciclos en la vía, se pueden establecer zonas de espera especial para ciclos en calzadas unidireccionales o bidireccionales, cuando se requiera que éstos se posicionen para realizar en forma segura virajes o que realicen la partida antes que los vehículos motorizados. En cruces semaforizados de calzadas unidireccionales con presencia significativa de motocicletas y siempre que las pistas de circulación tengan a lo menos 3,2 m de ancho, se pueden establecer una zona de espera para motocicletas delante de donde espera el resto del flujo vehicular.

Figura 3.3 - 6

Zona de Espera Especial para Motociclistas y Zona de Espera Especial para Ciclos





3.- En el CAPÍTULO 6:

a) Reemplázase el texto del punto 6.2.2 “Definiciones” por el siguiente:

“6.2.2 Definiciones

• Cicloruta

Conjunto sistémico de facilidades para la circulación de ciclos, que permiten unir un origen con un destino. Estas facilidades pueden ser ciclovías, ciclocalles, u otras tales como, sendas multipropósito, vías verdes o cicloparques.

• Ciclovía

Espacio destinado al uso exclusivo de bicicletas y otros ciclos, que puede estar segregado física o visualmente del tránsito de vehículos motorizados y peatones. Cuando la segregación es sólo visual se les denomina ciclobanda.

• Ciclocalle

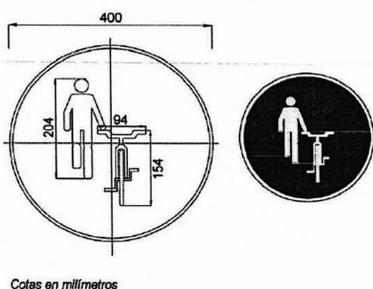
Vía convencional donde circulan los ciclos junto a otros vehículos motorizados, y en las cuales la velocidad máxima permitida no excede los 30 km/h. Generalmente se incorporan medidas calmantes de velocidad.”.

b) En el punto 6.2.3.4 “Señales Reglamentarias” modifícase lo siguiente:

i) En la Figura 6.2-3 y en las figuras del punto 6.2.3.4.1, reemplázanse los códigos “RPI-1” y “RPI-2” por “RPI<sub>c</sub>-1” y “RPI<sub>c</sub>-2”.

ii) A continuación de la señal SOLO BICICLETAS (RO-15), agrégase lo siguiente:

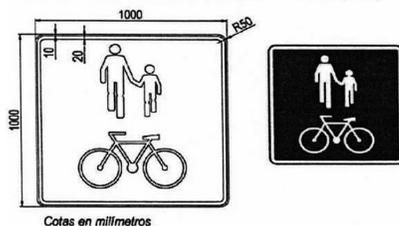
“DESMONTE DE CICLISTA (RO - 18)



Esta señal se utiliza en pasos cebra, pasos peatonales semaforizados u otras vías peatonales en que no exista una facilidad para ciclistas, para indicar a éstos que deben bajarse de la bicicleta y circular como peatones cuando el flujo peatonal sea intenso.”.

c) En el punto 6.2.3.6.4 Otras Señales Informativas , reemplázase la señal ZONA COMPARTIDA PEATONES-BICICLOS (IO-8) por lo siguiente:

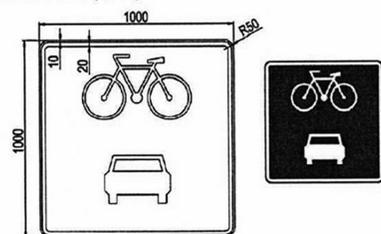
“ZONA COMPARTIDA PEATONES – CICLOS (IO-8)



Esta señal se utiliza principalmente en parques que cuentan con facilidades para la circulación de ciclos, que pueden formar parte de una cicloruta, y en las que el espacio público es compartido por peatones y ciclistas.”.

d) En el punto 6.2.3.6.4 **Otras Señales Informativas**, agregáanse las siguientes señales a continuación de la Señal Informativa "ZONA COMPARTIDA PEATONES-CICLOS (IO-8)":

"CICLOCALLE (IO-12)



Cotas en milímetros

Esta señal se instala en ciclocalles, en las cuales la velocidad máxima permitida no debe exceder los 30 km/h. Debe acompañarse con la señal Reglamentaria RR-1, de Velocidad Máxima, indicando 30 km/h.

ZONA ESPERA ESPECIAL CICLOS (IO -13a)



Esta señal se instala en cruces semaforizados, donde se haya generado una zona de espera para que los ciclos puedan realizar partidas adelantadas.

0

ZONA ESPERA ESPECIAL CICLOS (IO -13b)



Esta señal se instala en cruces semaforizados, donde se haya generado una zona de espera para que los ciclos puedan realizar partidas adelantadas.

ZONA ESPERA ESPECIAL CICLOS (IO - 13c)



Cotas en milímetros

Esta señal informativa se instala en cruces semaforizados en los que se haya generado una zona de espera para ciclistas, e indica a éstos una forma más segura de virar.

ZONA ESPERA ESPECIAL CICLOS (IO - 13d)



Cotas en milímetros

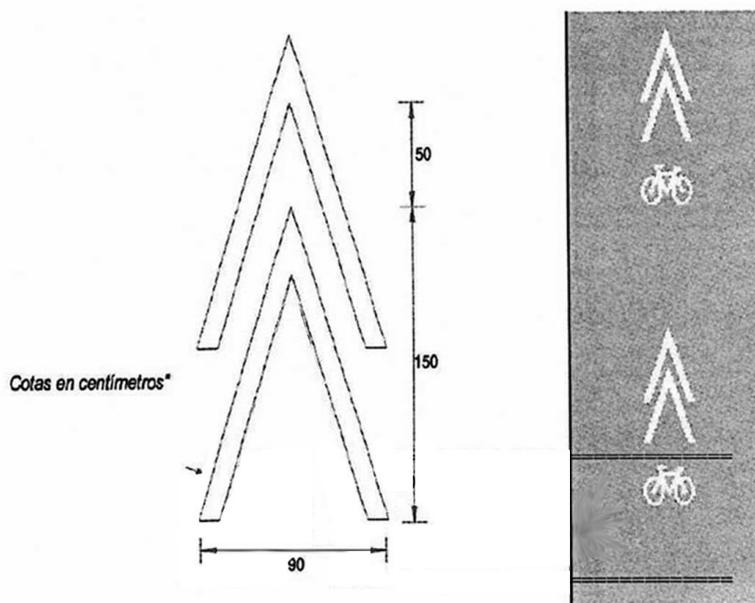
Esta señal informativa se instala en cruces semaforizados en los que se haya generado una zona de espera para ciclistas, e indica a éstos una forma más segura de virar.\*

e) En el punto 6.2.4.6 "Símbolos y Leyendas", agrégase un nuevo punto 6.2.4.6.5 y Figura 6.2-22:

**"6.2.4.6.5 Doble Chevron**

En ciclocalles puede resultar apropiado dirigir al ciclista posicionándolo de manera que circule fuera del área que abarcan las puertas de los autos estacionados o alejándolo de una pista donde los vehículos motorizados circulan a contraflujo. Esta demarcación debe ser acompañada del símbolo de ciclovia. Ver Figura 6.2-22.

**Figura 6.2-22  
 Demarcación de Doble Chevron**



f) En el punto 6.2.4.7, sustitúyase la expresión "Figura 6.2-22" por la expresión "Figura 6.2-23".

g) Agrégase el siguiente punto 6.2.4.8:

**"6.2.4.8 Zona de Espera Especial Ciclistas**

**"6.2.4.8 Zona de Espera Especial Ciclistas**

Esta demarcación es de color azul, verde o rojo, y permite indicar a los ciclistas y demás conductores, la zona de espera especial en que los ciclistas pueden posicionarse para realizar en forma segura virajes y salidas adelantadas en cruces semaforizados.

Debe tener el símbolo de ciclovia en el centro de cada pista de circulación, como muestra la Figura 6.2-24.

En cruces semaforizados puede existir espacio que permita posicionar a los ciclistas que viran en una zona de espera segura, sin que se afecte la operación y seguridad de los peatones. En estos casos, la zona de espera especial para ciclistas puede ir acompañada de una guía segmentada demarcada de 10 cm de ancho y de 100 cm de longitud y con una separación de 100 cm, para indicar al ciclista el movimiento que debe realizar para posicionarse en la zona de espera especial. Ver Figura 6.2-25

**Figura 6.2-24**

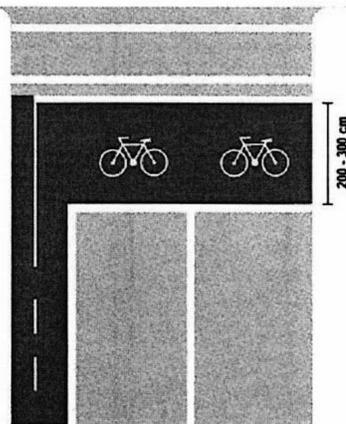
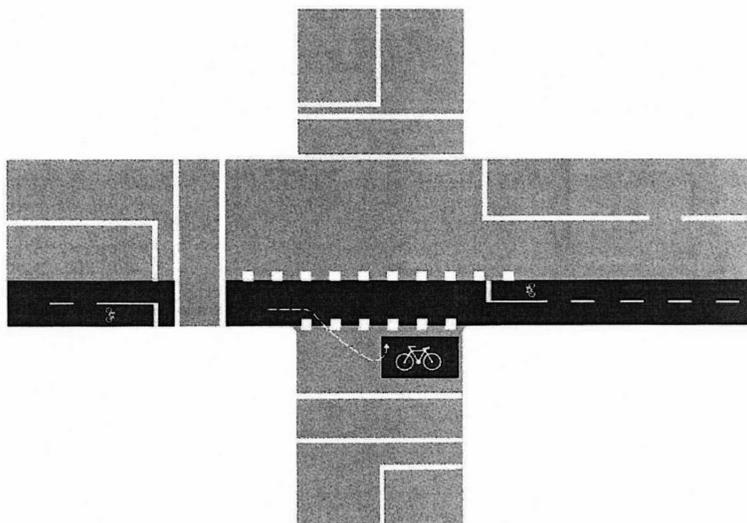


Figura 6.2-25

Zona de Espera Especial de Ciclistas en Cruce Semaforizado



h) En los puntos 6.2.5 y 6.2.6 reemplázanse las referencias a "Figura 6.2-23" y "Figura 6.2-24" por "Figura 6.2-26" y "Figura 6.2-27" respectivamente.

**Artículo tercero:** Reemplázanse los Anexos 1 y 4 del Apéndice del decreto supremo N° 78, de 2012, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, cuyos textos se adjuntan al presente decreto y deberán publicarse en la página web del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones: [www.mtt.gob.cl](http://www.mtt.gob.cl).

**Artículo transitorio:** El presente decreto entrará en vigencia una vez transcurridos 180 días corridos a contar de su publicación en el Diario Oficial, sin perjuicio de lo anterior la señalización existente podrá mantener las características de su actual diseño, debiendo ser adecuadas a las disposiciones establecidas en este decreto al momento de su reposición.

Anótese, tómesese razón y publíquese.- SEBASTIÁN PIÑERA ECHENIQUE, Presidente de la República.- Gloria Hutt Hesse, Ministra de Transportes y Telecomunicaciones.

Lo que transcribo a Ud. para su conocimiento.- Saluda atentamente a Ud., José Luis Domínguez Covarrubias, Subsecretario de Transportes.