



PODER LEGISLATIVO

LEY N° 5430

QUE ESTABLECE LA CIRCULACIÓN DE BICICLETAS Y CREA LA RED NACIONAL DE CARRILES PREFERENCIALES PARA BICICLETAS, DENOMINADAS BICISENDA

EL CONGRESO DE LA NACIÓN PARAGUAYA SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

CAPITULO I

Artículo 1°.- Toda persona que conduzca una bicicleta por la vía pública estará sujeta a las disposiciones de la presente normativa, a las establecidas en la LEY N° 5016/14 "NACIONAL DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL" y a las normas aplicables a los conductores de vehículos, excepto a las disposiciones que por su propia y especial naturaleza, no le fueren compatibles.

Además adoptarán las medidas adecuadas para garantizar la convivencia y la seguridad en la vía con el resto de vehículos y con los peatones.

CAPÍTULO II DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

Artículo 2°.- Sistema de frenos. Toda bicicleta que transite por las calzadas de las vías públicas, deberá estar provista, a lo menos de un sistema de frenos, ya sea de pie o de mano, que accione sobre la rueda trasera o delantera.

Artículo 3°.- Sistema de luces. Toda bicicleta deberá estar provista de los siguientes focos y luces:

a) **Parte delantera:** un foco que permita proyectar luz frontal, de color blanco o amarillo; y,

b) **Parte trasera:** luz roja fija.

Las luces delanteras y traseras de bicicletas en circulación, deberán mantenerse encendidas en todo momento.

Artículo 4°.- Sistema de timbre. Todo tipo de bicicleta deberá contar con un timbre colocado en el manubrio. Los ciclistas podrán hacer uso del timbre para advertir de su presencia a otros usuarios de la vía.

Artículo 5°.- Sistema reflectivo. Toda bicicleta deberá estar equipada con placas plásticas o huinchas (cintas) reflectantes en los bordes anteriores y posteriores de cada pedal. Asimismo, estas se ubicarán en las horquillas delantera y trasera o, en forma de arco circular, en los rayos de cada rueda.

PODER LEGISLATIVO

LEY N° 5430

Para indicar su posición a los vehículos que se aproximan a ellos por detrás, los ciclistas podrán hacer uso de dispositivos de señalización que indiquen la separación lateral de 1,5 (uno coma cinco) metros que todo conductor de vehículo debe respetar al adelantarse. Estos dispositivos:

- a) Serán de material flexible y podrán incluir elementos reflectantes;
- b) Podrán sobresalir lateralmente un máximo de 1 (un) metro desde el eje longitudinal de la bicicleta.
- c) No podrán comprometer la estabilidad del vehículo.

Artículo 6°.- Uso obligatorio de casco y chaleco reflectivo. El ciclista deberá llevar puesto el casco reglamentario y normalizado que cubra toda la cabeza, con excepción del rostro. Además, deberá estar debidamente sujeto por la cinta de retención o barbijo abrochado.

El uso del casco en la bicicleta es obligatorio en todo momento para los ciclistas, sin excepción, como también para niños que lleven ruedines en sus bicicletas, tanto en las zonas urbanas e interurbanas.

Desde media hora después de la puesta de sol, hasta media hora antes de su salida y cada vez que las condiciones del tiempo lo requieran, los conductores de bicicletas que transiten por una vía pública deberán portar un chaleco, arnés o cinturón de bandolera, reflectante.

**CAPÍTULO III
CIRCULACIÓN DE BICICLETAS EN LAS VÍAS PÚBLICAS**

Artículo 7°.- Reglas generales. Los conductores de bicicletas, en caso de que existan sendas especiales además de observar las normas generales de la circulación y las establecidas para los demás vehículos, transitarán con arreglo a las disposiciones especiales contenidas en el presente capítulo.

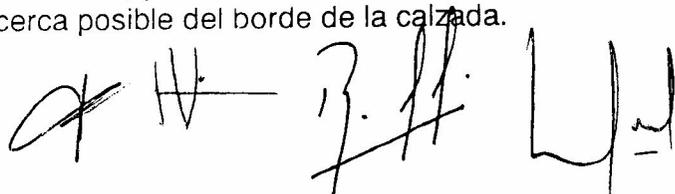
Artículo 8°.- Reglas especiales.

a) Queda terminantemente prohibido circular por las vías a conductores de bicicletas que hayan ingerido alcohol o incorporado a su organismo otras drogas o sustancias psicoactivas.

b) El conductor que guíe por las vías públicas una bicicleta, tendrá derecho al pleno uso del carril de circulación de la derecha, en caso de que existan sendas especiales destinadas para ellos, los ciclistas deben circular obligatoriamente por las mismas.

c) Queda prohibido que circulen por un mismo carril más de 2 (dos) bicicletas, una al lado de otra, o sus conductores asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

d) En vías con un límite de velocidad superior a 50 km/h (cincuenta kilómetros por hora), los ciclistas circularán por la banquina de su derecha, si fuera transitable y suficiente, y si no lo fuere o no existiere banquina, lo harán por la derecha y lo más cerca posible del borde de la calzada.

LA 

PODER LEGISLATIVO

LEY N° 5430

En los descensos prolongados con curvas, cuando razones de seguridad lo permitan, los conductores de bicicletas podrán abandonar la banquina y circular por la parte derecha de la calzada que necesiten.

e) En vías con límite de velocidad igual o inferior a 50 km/h (cincuenta kilómetros por hora), que dispongan de al menos dos carriles de circulación por sentido, los ciclistas circularán por la calzada y por el carril derecho, favoreciendo el tránsito del resto de vehículos que circulen a mayor velocidad.

Podrán circular por los otros carriles cuando vayan a cambiar de dirección, o cuando lo precisen. En las que dispongan de un carril de circulación por sentido, los ciclistas circularán preferentemente por la parte derecha del carril en la medida en que su seguridad y la de los otros usuarios lo permitan, favoreciendo el paso a otros vehículos.

f) Los ciclistas podrán circular en grupo sin necesidad de mantener entre ellos la distancia de separación. En este caso, deberán extremar la atención, a fin de evitar alcances entre ellos.

g) En intersecciones reguladas por semáforo y retenciones de tráfico, podrán rebasar a los vehículos que se encuentren detenidos, respetando las señales indicadas.

h) En el ámbito urbano, se podrá permitir que las bicicletas transiten por las aceras y demás zonas peatonales, en los términos que se establezcan mediante ordenanza municipal. En ningún caso, podrá permitirse el tránsito de bicicletas por las aceras y demás zonas peatonales en los siguientes supuestos:

- i. En las aceras que dispongan de una anchura inferior a 3 m (tres metros).
- ii. Cuando la densidad de peatones lo impida por causar riesgo o entorpecimiento indebido.
- iii. A una distancia inferior a 1 m (un metro) metro de la fachada de los edificios.

Artículo 9°.- Número de ocupantes. Los conductores de bicicletas no podrán llevar acompañante, excepto mediante el uso de dispositivos diseñados especialmente para ello, ni transportar objetos que disminuyan la visibilidad o que los incomoden en la conducción.

El transporte de personas o carga, deberá efectuarse de tal forma que no puedan:

- a) Arrastrar, caer total o parcialmente, o desplazarse de manera peligrosa.
- b) Comprometer la estabilidad del vehículo.
- c) Ocultar los dispositivos de alumbrado o de señalización óptica.

Artículo 10.- Los Municipios de las distintas ciudades del país, de acuerdo con sus normativas, podrán restringir temporalmente los días domingos y festivos, el tránsito de todo tipo de vehículos por las vías nacionales o departamentales que pasen por su jurisdicción, a efectos de promover la práctica de actividades deportivas tales como: el ciclismo, el atletismo, el patinaje, las caminatas y similares, así como, la recreación y el esparcimiento de los habitantes de la jurisdicción, siempre y cuando haya una vía alterna por donde dichos vehículos puedan hacer su tránsito normal.

PODER LEGISLATIVO

Pág. N° 4/12

LEY N° 5430

CAPÍTULO IV

RED NACIONAL DE CARRILES PREFERENCIALES PARA BICICLETAS

Artículo 11.- Créase la Red Nacional de Carriles Preferenciales para Bicicletas, en adelante denominadas Bicisendas.

Artículo 12.- A los efectos de la presente Ley, se denomina "Bicisenda" al carril con respecto al sentido de tránsito de la ruta, avenida, calle, diagonal y/o vereda, por el que transitarán en forma exclusiva y obligatoria las bicicletas y rodados en general, propulsados por su conductor no motorizado.

Artículo 13.- Ubicación. Las Bicisendas se realizarán sobre las calzadas de rutas, calles, avenidas, diagonales y/o veredas, de acuerdo con el resultado de un Plan de Evaluación Integral que deberá ser desarrollado por los Municipios, conjuntamente con el Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC).

Artículo 14.- Circulación. En las rutas, calles, avenidas diagonales y/o veredas en las que existan bicisendas, los ciclistas deberán transitar exclusivamente por ellas, en el sentido de circulación asignada a las mismas y ajustándose a las siguientes reglas:

a) El ciclista circulará a velocidad moderada, atendiendo a la posible irrupción de peatones y, muy especialmente, de niños y de personas con movilidad reducida, y no podrá utilizar el resto de la acera, con las excepciones previstas en la presente Ley, que queda reservada al tránsito de peatones.

b) El peatón no podrá transitar sobre las bicisendas, salvo para atravesarlas. En este caso, la preferencia de paso corresponde al ciclista.

c) En los pasos para peatones que no cuenten con pasos específicos para bicicletas, los ciclistas que circulen por las bicisendas o por la acera podrán utilizar aquellos para cruzar la calzada, adaptando su velocidad a la del peatón y cuidando de no ponerlos en peligro. En este caso, las bicicletas tendrán prioridad de paso sobre los vehículos a motor, y los peatones sobre las bicicletas.

d) En la circulación dentro de las rotondas, el ciclista ocupará la parte de la misma que necesite para hacerse ver. Ante la presencia de un ciclista, el resto de vehículos reducirá su velocidad, evitará en todo momento cortar su trayectoria, y facilitará su maniobra.

e) Queda prohibido que circulen por un mismo carril más de 2 (dos) bicicletas, una al lado de otra, o sus conductores asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores.

Artículo 15.- Velocidad. Los ciclistas circularán a la velocidad que les permita mantener el control de la bicicleta, evitando caer de la misma y pudiendo detenerla en cualquier momento.

a) En los supuestos de circulación del ciclista por la acera y demás zonas peatonales, este adaptará su movimiento de marcha al del peatón, llegando a detener la bicicleta cuando fuera necesario, para garantizar su prioridad.

b) Los ciclistas podrán superar el límite de velocidad previsto para ellos, especialmente en descensos pronunciados, sin sobrepasar en ningún caso los límites de velocidad establecidos para el resto de los vehículos.

PODER LEGISLATIVO

LEY N° 5430

Artículo 16.- Remolque. Las bicicletas podrán ser transportadas por otros vehículos, utilizando dispositivos destinados para ello y cumpliendo las normas generales sobre sujeción y aseguramiento de la carga. Estas normas generales de sujeción y aseguramiento de la carga también se tendrán en cuenta cuando se transporten bicicletas dentro del vehículo.

**CAPÍTULO V
DEL SISTEMA DE TRANSPORTE URBANO DE BICICLETA**

Artículo 17.- Definición. Se entiende por "Transporte Urbano de Bicicleta (TUB)" a un sistema de transporte urbano compuesto por varias biciesendas y estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la ciudad, que permitan el traslado de los ciclistas desde y hacia el centro de cada ciudad en sentido de los cuatro puntos cardinales.

Artículo 18.- Objetivo. El sistema de Transporte Urbano de Bicicleta (TUB) tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

Artículo 19.- Criterios generales. Los criterios que guiarán la adopción de medidas tendientes a implementar el sistema de Transporte Urbano de Bicicleta deberán ser:

a) Imponer este sistema como transporte alternativo, procurando que el mismo preste un servicio complementario del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desincentive el uso del automóvil privado.

b) Medidas destinadas a buscar soluciones para mejorar el flujo de pasajeros y resolver el problema del tránsito y de las congestiones vehiculares.

c) Incentivar una movilidad sustentable, la que incluirá el concepto de movilidad urbana limpia, protegiendo al medio ambiente de la contaminación.

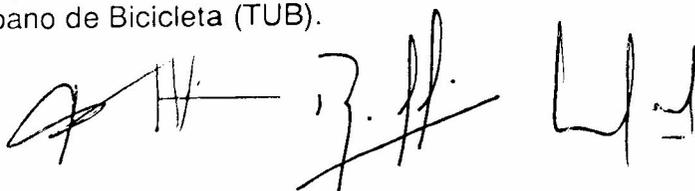
Asimismo, esta debiera contribuir a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.

d) Garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas, procurando entre otras cosas una red segura de carriles y una concientización social que conlleve a aplicar y hacer cumplir la normativa vigente.

e) Medidas globales. Esto implicará llevar adelante una visión integral, con políticas transectoriales, que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos y de movilidad.

f) Fomentar y apoyar la iniciativa privada que contribuya a la promoción y explotación del sistema de Transporte Urbano de Bicicleta y a la excelencia de los servicios.

g) Desarrollar políticas de seguridad en protección del usuario del Transporte Urbano de Bicicleta (TUB).



PODER LEGISLATIVO

Pág. N° 6/12

LEY N° 5430

CAPÍTULO VI SISTEMA DE TRANSPORTE DE BICICLETAS EN RUTAS

Artículo 20.- Definición. Se entiende por Transporte de Bicicletas en Rutas (TBR) un sistema de transporte rutero compuesto por una bisisenda de doble sentido de circulación a 3 m (tres metros) de distancia de cada ruta nacional, las cuales estarán integradas y coordinados sus ingresos al Departamento Central, en la medida en que hubieren implementado el sistema de Transporte Urbano de Bicicletas en dicho Departamento.

Artículo 21.- Objetivo. El sistema de Transporte de Bicicleta en Rutas tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, como método alternativo de transporte, y acceso económico.

CAPÍTULO VII INFRAESTRUCTURAS

Artículo 22.- Para implementar el sistema de Transporte de Bicicletas en Rutas, se debe garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.

Artículo 23.- Sistema de red de carriles. La Municipalidad implementará un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelacione las principales áreas conflictivas y de origen/destino del tránsito existente y potencial de bicicletas.

Artículo 24.- El sistema de red de carriles estará conformado por carriles exclusivos o ciclovías, bisisendas, calles o carriles preferenciales.

En todos los casos, deben tener trazados y dimensiones de seguridad adecuados, única o doble circulación, iluminación, señalización y sistema de información al ciclista.

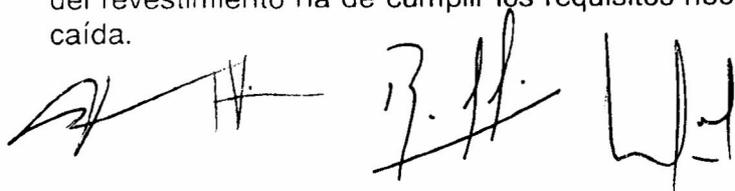
Artículo 25.- Requisitos de calidad de la infraestructura:

a) Los carriles destinados al uso de bicicleta estarán conformados por el mismo material que el resto de la calzada y/o ruta, incorporando las señalizaciones horizontales y verticales adecuadas, y dotándolo de una división que lo separe del resto del tránsito.

b) Los carriles serán de sentido único o doble mano, y podrán estar situados a ambos lados de la calzada en las ciudades, y a un solo lado en las rutas.

c) Debe procurarse la mayor visibilidad en las intersecciones, evitando maniobras inesperadas especialmente en los giros, dando prioridad al ciclista en las maniobras e incorporaciones, y facilitando su visibilidad a los conductores de otros vehículos mediante la señalización correspondiente.

d) En el caso en que las bisisendas sean construidas sobre las aceras, la calidad del revestimiento ha de cumplir los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída.



PODER LEGISLATIVO

Pág. Nº 7/12

LEY Nº 5430

**CAPÍTULO VIII
USOS EXCEPCIONALES DE LA VÍA**

Artículo 26.- Objeto. Se entiende por "uso excepcional" toda utilización de las vías de circulación de vehículos a motor y seguridad vial que implique, según la naturaleza del evento o de la actividad, ya sea deportivo, de ocio, cultural, tradicional, religioso o de otra índole, el uso exclusivo o parcial de la vía por sus participantes y organizadores e impida la utilización ordinaria de esta.

Tendrán, en todo caso esta consideración, las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 100 (cien) participantes.

Artículo 27.- Definiciones. A los efectos de este reglamento, se entiende por:

a) **Prueba deportiva:** aquella cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. En todo caso, tendrá esta consideración toda aquella prueba en la que se establezca galardón por el orden obtenido en la clasificación de sus participantes.

b) **Marcha cicloturista:** la circulación organizada y controlada de grupos de ciclistas por la vía pública, de forma más o menos agrupada, en la que no se establecen clasificaciones y no se entregan galardones basados en rendimiento deportivo, al concebirse como un ejercicio físico con fines de ocio y turísticos o culturales, excluyendo la competición.

Artículo 28.- Autorización de uso excepcional de la vía. El uso excepcional de la vía estará sometido al régimen de autorización administrativa.

La autorización será expedida por la autoridad local responsable de la regulación del tránsito, según corresponda en cada caso, sin perjuicio de los informes que resulten pertinentes, y de lo que, al efecto, atendida la naturaleza del evento o de la actividad, establezca para su celebración la normativa de cada Municipio.

Cuando el itinerario a seguir o el tramo de vía a utilizar exceda de los límites de un Municipio, la autorización será única y será expedida por la Patrulla Caminera.

Artículo 29.- Solicitud de autorización de uso excepcional de la vía.

1. La autorización de uso excepcional de la vía se solicitará ante el órgano competente con, al menos, 30 (treinta) días de antelación, o 45 (cuarenta y cinco) días si se trata de eventos o actividades de más de 1 (un) día de duración o que discurren por el territorio de más de una ciudad, aportando los siguientes documentos:

a) Impreso de solicitud, en modelo oficial.

b) Descripción del evento o actividad en los términos que requiera la autoridad competente, incluyendo el nombre y, en su caso, el número cronológico de la edición.

c) Relación de los servicios sanitarios

PODER LEGISLATIVO

Pág. N° 8/12

LEY N° 5430

Artículo 30.- Resolución.

1. A la vista de la documentación presentada, de las restricciones de circulación existentes y de los informes que a tal efecto hayan de requerirse, la autoridad competente resolverá en el plazo de 15 (quince) días a contar desde la entrada de la solicitud en el registro del órgano competente para su tramitación.

Transcurrido este plazo sin que se haya dictado resolución, se entenderá concedida la autorización.

La resolución que se dicte autorizará o denegará el uso excepcional de la vía, en los términos solicitados, estableciendo, en su caso, las condiciones en que deba producirse, así como las instrucciones específicas a seguir para la regulación y seguridad del tráfico y fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores.

La organización se hará responsable del estricto cumplimiento de las condiciones establecidas en la resolución. A estos efectos, deberán adoptarse cuantas medidas sean indicadas por los agentes de tránsito que, en su caso, supervisen el cierre total o parcial de la vía o controlen y ordenen el desarrollo del evento o de la actividad.

2. Cuando, a juicio de la autoridad competente, no sea preciso el cierre total o parcial de la vía, pudiendo hacerse un uso compartido de esta por los participantes y organizadores y por la circulación ordinaria que, sin embargo, podría verse afectada o entorpecida, comunicará al interesado que no supone un uso excepcional de la vía y que deberá desarrollarse con estricto cumplimiento de las normas que, en cada caso, le sean de aplicación. Asimismo, pondrá en conocimiento de los agentes de tránsito encargados de la vigilancia y regulación del tráfico su celebración.

3. En el caso de pruebas deportivas, marchas cicloturistas de más de 100 (cien) participantes, o en los casos en que así lo requiera la autoridad competente, se acompañará, además, una memoria en la que se harán constar:

a) Reglamento del evento o de la actividad, si procede, así como el permiso de organización expedido por la organización deportiva correspondiente, cuando así lo exija la legislación deportiva.

b) Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto del inicio como del cierre.

c) Identificación de los organizadores y del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.

d) Número estimado de participantes previstos.

e) Modelos de distintivos y/o dorsales que llevarán el personal de la organización, los participantes, los vehículos y el personal autorizado por la organización.

f) Proposición detallada de las medidas de señalización y del resto de los dispositivos de seguridad previstos en los posibles lugares peligrosos, así como el número y las funciones que deba desempeñar el personal auxiliar habilitado.

g) Acreditación de tener contratados los seguros que correspondan, conforme a lo dispuesto en el presente reglamento y en la legislación de seguros.

LA

PODER LEGISLATIVO

LEY N° 5430

h) Identificación y localización de servicios de urgencias médicas, así como de hospitales y centros de salud más cercanos al recorrido. La vigilancia y regulación del tráfico durante su celebración.

En las pruebas deportivas, podrá estar prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto para los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de atención o peligro, así como de vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas de las normas que le resulten de aplicación.

4. Además de lo dispuesto en el apartado anterior, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de dicha prueba o marcha y deberán, en su caso, situar el vehículo de apertura y el de cierre, como mínimo, 200 m (doscientos metros) por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

5. Las características de los vehículos piloto a que se hace referencia en el apartado anterior, serán las siguientes:

a) Vehículo de apertura:

1°. Cuando únicamente participen ciclistas, portará la señal "Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas".

Para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción "Atención: prueba deportiva. STOP", sin que en ningún caso, exceda de la anchura del vehículo.

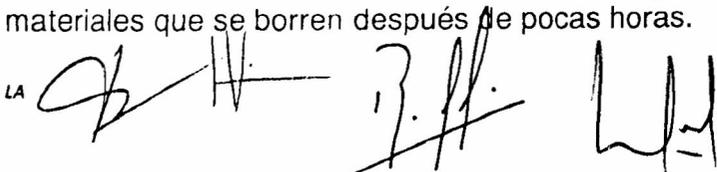
2°. Bandera roja.

3°. Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

Artículo 31.- Control del evento o la actividad. El control y orden de cualquier evento o actividad que suponga un uso excepcional de la vía, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a las autoridades competentes, Patrulla Caminera y Policía Municipal de Tránsito.

Artículo 32.- Vehículos de apoyo y otros elementos materiales. La organización dispondrá de vehículos de apoyo suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al terminar el evento o la actividad, y los desperdicios que ocasionen, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Artículo 33.- Señalización de itinerarios. La organización deberá señalar los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal auxiliar habilitado que tendrá instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante, y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para el resto de los usuarios de la vía ajenos al evento o la actividad. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

LA 

PODER LEGISLATIVO

LEY Nº 5430

Artículo 34.- Pruebas deportivas y marchas cicloturistas de más de 50 (cincuenta) participantes.

a) Condiciones de la circulación:

1° Las pruebas deportivas y las marchas cicloturistas de más de 50 (cincuenta) participantes, irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio reservado para ellas.

b) Vehículo de cierre:

1°. Cuando únicamente participen ciclistas, portará la señal "Cartel avisador de acompañamiento de ciclistas".

Para el resto de pruebas deportivas, portará un cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.

2°. Bandera verde.

3°. Luces indicadoras de dirección con señal de emergencia y de cruce encendidas.

Artículo 35.- Servicios sanitarios.

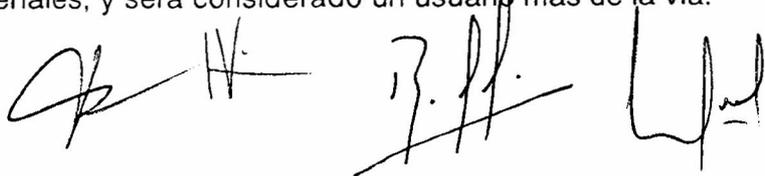
1. La organización dispondrá la existencia durante su celebración de la presencia obligatoria, como mínimo, de 1 (una) ambulancia y de 1 (un) médico para la asistencia de todos los participantes, sin perjuicio de su ampliación con más personal sanitario en la medida que se estime necesario.

2. Cuando se superen los 100 (cien) participantes, se contará con un mínimo 2 (dos) médicos, 2 (dos) socorristas y 2 (dos) ambulancias, y deberá añadirse, como mínimo, 1 (una) ambulancia y un médico por cada fracción suplementaria de mil participantes.

Artículo 36. Obligaciones de los participantes.

1. Todos los participantes están obligados a cumplir las normas particulares del reglamento y las que, en un momento determinado, establezcan o adopten, por seguridad, el responsable de seguridad vial o la autoridad competente, estando eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación cuando se goce del uso exclusivo de la vía.

2. Cuando un participante no se encuentre en condiciones de cumplir el horario previsto para el paso del último participante o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de celebración, por lo que deberá abandonarla, con el fin de no entorpecer el desarrollo de la propia actividad y de la circulación. En caso de continuar, deberá cumplir las normas y señales, y será considerado un usuario más de la vía.



PODER LEGISLATIVO

Pág. Nº 11/12

LEY Nº 5430

**CAPÍTULO IX
PLAN DE EVALUACIÓN INTEGRAL**

Artículo 37.- El Poder Ejecutivo, a través del Ministerio de Obras Públicas y Comunicaciones (MOPC), convocará a las Municipalidades de los distintos departamentos, para realizar un Plan de Evaluación Integral de Bicisendas para integración de las mismas en la ciudad de Asunción.

Artículo 38.- El Plan Integral que surja de la convocatoria realizada por el Poder Ejecutivo, deberá tener en consideración aspectos como: zona rural o urbana, definición de accesos principales a las ciudades, trazos posibles sobre calles, avenidas o veredas, protecciones de seguridad y gradualidad de la implementación.

Artículo 39.- Cada nuevo proyecto de construcción de calle, avenida o ruta departamental, deberá tener en cuenta los resultados del Plan Integral y si así fuere necesario deberá contemplar la inserción de bicisendas.

**CAPÍTULO X
PROGRAMAS DE CONCIENCIACIÓN**

Artículo 40.- El Poder Ejecutivo instrumentará en coordinación con los diferentes Municipios, programas de Educación Vial dirigidos especialmente a orientar y concienciar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta.

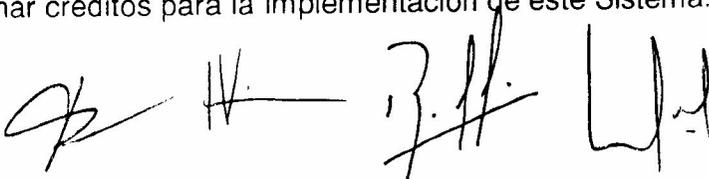
Asimismo, promoverá campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones.

**CAPÍTULO XI
FINANCIAMIENTO**

Artículo 41.- Los recursos para afrontar los gastos que demande la implementación de la Red Nacional de Carriles Preferenciales para Bicicletas, podrán ser:

- a) Los créditos presupuestarios asignados para cada ejercicio, que garanticen las etapas de ejecución y el mantenimiento del servicio.
- b) Los aportes provenientes del Gobierno Nacional.
- c) Los préstamos o aportes internacionales.
- d) Los provenientes de disposiciones testamentarias y donaciones.
- e) Los generados por el propio sistema, si los hubiere.
- f) Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente Ley.

Artículo 42.- Se autoriza al Poder Ejecutivo a firmar Convenios de Cooperación y gestionar créditos para la implementación de este Sistema.



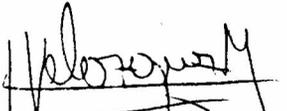
PODER LEGISLATIVO

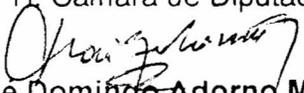
LEY Nº 5430

Artículo 43.- El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley en el lapso de 180 (ciento ochenta) días corridos de la fecha de su publicación.

Artículo 44.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Aprobado el proyecto de Ley por la Honorable Cámara de Senadores, a los **cuatro días del mes de diciembre del año dos mil catorce**, quedando sancionado el mismo, por la Honorable Cámara de Diputados, a los **veintitrés días del mes de abril del año dos mil quince**, de conformidad a lo dispuesto en el Artículo 204 de la Constitución Nacional.

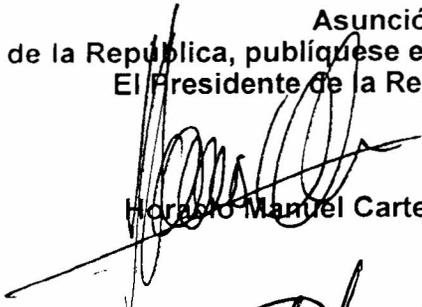

Hugo Adalberto Velázquez Moreno
Presidente
H. Cámara de Diputados


José Domingo Adorno Mazacotte
Secretario Parlamentario


Blas Antonio Llano Ramos
Presidente
H. Cámara de Senadores


Derlis Ariel Osorio Nunes
Secretario Parlamentario

Asunción, 26 de junio de 2015
Téngase por Ley de la República, publíquese e insértese en el Registro Oficial.
El Presidente de la República


Horacio Manuel Cartes Jara


Ramón Milcades Jiménez Gaona
Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones