

PROYECTO DE LEY

“Red pública de estacionamiento gratuito de bicicletas y monopatines”

CAPÍTULO I

Red Pública de estacionamiento gratuito de bicicletas y monopatines

Artículo 1.- *Objeto.*

La presente Ley tiene por objeto la creación de una red de estacionamiento gratuito de bicicletas y monopatines con el fin de incentivar el uso de medios de transporte sustentables y saludables, y la intermodalidad de los diversos medios de transporte.

Artículo 2.- *Creación.*

Créase la red pública de estacionamiento de bicicletas y monopatines en la órbita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 3.- *Autoridad de Aplicación.*

Es autoridad de aplicación de la presente ley el Ministerio de Desarrollo Urbano y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, o el organismo que en el futuro la reemplace.

Artículo 4.- *Ámbito de Aplicación.*

La Autoridad de Aplicación determinará los lugares donde sea necesario la colocación de estos espacios, promoviendo la conexión de diversos puntos de la ciudad, teniendo en consideración estaciones de trasbordo, nodos viales, cabeceras y estaciones importantes de subtes y colectivos, zonas cercanas a la red de ciclovías, biciesendas y ciclocarriles, parques metropolitanos, parques y plazas con cercanías a estaciones de transportes públicos, zonas de gran afluencia de personas por motivos laborales o recreativos, hospitales, centros de salud y establecimientos educativos en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires enumerados de manera orientativa en el Anexo I. Deberá trabajar coordinadamente con las Juntas Comunales y las empresas administradoras y concesionarios del transporte público en tren, bicicletas y subterráneo. Por lo menos el 10% (diez por ciento) de los espacios de guardado deberán situarse en las comunas cuatro, ocho y nueve.

Artículo 5.- *Objetivos.*

Son objetivos de la presente ley:

1. Disminuir la congestión vehicular de ingreso, circulación y egreso en la Ciudad de Buenos Aires.
2. Fomentar la intermodalidad por la utilización dinámica de medios de transporte para los habitantes de la ciudad.
3. Ampliar la oferta, optimizar tiempos de viajes y fomentar el transporte en bicicleta.
4. Posicionar a la bicicleta como un medio de transporte sustentable, económico e higiénico.
5. Fomentar la descongestión de los medios de transporte masivos.
6. Garantizar la seguridad de los ciclorrodados particulares.

Artículo 6.- *Usuarios.*

Son considerados usuarios todos aquellos que se den de alta en el sistema de inscripción de la Red, a través de una aplicación virtual y/o página web que la Autoridad de Aplicación disponga.

Artículo 7.- *Requisitos.*

Son requisitos para acceder a la red:

- a) Acreditar identidad y domicilio, mediante la presentación del Documento Nacional de Identidad.
- b) Ser mayor de dieciocho (18) años. Sin perjuicio de ellos, quienes tengan una edad de entre doce (12) y dieciocho (18) años, pueden darse de alta previa autorización de sus padres o tutores.

No será requisito tener domicilio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 8.- *Derechos de los usuarios.*

Sin perjuicio de los establecidos en la Ley Nacional de Defensa del Consumidor N° 24.240, son derechos de los usuarios de la Red pública de estacionamiento gratuito de bicicletas y monopatines eléctricos:

- a) El acceso al servicio de estacionamiento de su vehículo, una vez realizada el alta en el sistema.
- b) Ser informados de las características particulares de la red y de su funcionamiento.
- c) Solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso de servicio.
- d) La seguridad de su ciclorrodado.
- e) Retirar su vehículo en las mismas condiciones en la que hizo el ingreso.

Artículo 9.- Obligaciones de los usuarios.

Son obligaciones de los usuarios de la red:

- a) Hacer uso de la misma con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general.
- b) Respetar las normas del servicio
- c) En caso de siniestro, realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla de acuerdo al procedimiento que establezca la Autoridad de Aplicación.

Artículo 10.- Incorpórese el Artículo 14.5 de la Ley 2148: Código de tránsito “Sistema de Transporte Público en Bicicletas”

Capítulo 14.5

Equipamiento

14.5.1 Garantía.

La Ciudad garantiza equipamientos adecuados y seguros para el fomento de este medio de transporte.

14.5.2 Red publica de estacionamiento de bicicletas y monopatinos particulares.

La ciudad dispone de estructuras modulares con capacidad de guardado seguro de bicicletas y monopatinos particulares en áreas de origen y destino de personas, en estaciones de trasbordo, nodos viales, cabeceras y estaciones importantes de subtes y colectivos, cercanías de la red de ciclovías, bicusendas y ciclocarriles, plazas con cercanías a estaciones de transportes públicos, zonas de gran afluencia de personas por motivos laborales o recreativos, hospitales, centros de salud y establecimientos educativos

14.5.3 Características de los equipamientos.

La red pública de estacionamiento de bicicletas y monopatines observa las siguientes características:

- 1. Las estructuras modulares están conformados por material resistente que garantice seguridad al usuario y al objeto allí depositado, con la señalética adecuada para la detección de los usuarios.*
- 2. Las estructuras modulares cuentan con un sistema inteligente para depositar, resguardar y posterior retiro del rodado.*
- 3. Cada estructura cuenta con la cantidad de espacios de guardado necesarios para garantizar la demanda de los usuarios en cada área.*
- 4. Las estructuras atienden las particularidades de los espacios donde se encuentran y cuentan con la posibilidad de ampliarse y reducirse dependiendo la demanda por sector.*
- 5. La autoridad de aplicación deberá garantizar la seguridad tanto de la estructura como de los ciclorrodados allí depositados.*
- 6. Las estructuras deberán ser ubicadas de modo tal que no generen obstaculización en el flujo de movilidad, tanto vial como peatonal, ni ubicarse sobre superficie absorbente ni aceras.*

Artículo 11.- Recursos

Los recursos para afrontar los gastos que demanda la Red Pública de estacionamiento gratuito de bicicletas y monopatines eléctricos pueden provenir de:

- a) Los créditos presupuestarios asignados para cada ejercicio, que garantizan las obras 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 hubiese.
- f) El canon obtenido por las concesiones que el Poder Ejecutivo puede otorgar en aplicación de las prescripciones de la presente Ley, proveniente de entidades privadas, empresas y de particulares.
- g) Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente Ley.

Artículo 12.- De forma.

ANEXO I

Listado orientativo de propuestas de emplazamientos la Red de estacionamiento de bicicletas y monopatines:

Estaciones de medios de transporte:

- a. **Plaza Constitución** - Estación de tren Línea Gral. Roca y cabecera Subte línea C.
- b. **Estación Retiro** - Estación de tren Línea Gral. San Martín y Gral. Mitre y cabecera subte línea C.
- c. **Estación Once - Plaza Miserere** - Estación de tren Línea Sarmiento y estación subte línea A.
- d. **Estación Chacarita** - Cabecera de tren Línea Urquiza y estación de subte línea B.
- e. **Obelisco** - Estaciones de subte líneas B, C y D.
- f. **Estación Plaza de los Virreyes** - cabecera subte línea E.
- g. **Estación Congreso de Tucumán** - cabecera subte línea D.
- h. **Estación Juan Manuel de Rosas** - Cabecera subte línea B y estación de tren Gral. Mitre.
- i. **Parque Patricios/Hospitales** - Cabecera subte línea H.
- j. **Estación San Pedrito o Flores** (A-Sarmiento)
- k. **Dr. Saenz** (Belgrano Sur)
- l. **Estación Palermo** (San Martín)

Zonas de espacio público:

- a. Plaza Italia
- b. Parque Centenario
- c. Parque Las Heras
- d. Parque Saavedra
- e. Parque Rivadavia
- f. Parque 3 de Febrero
- g. Parque Avellaneda

- h. Parque Lezama
- i. Parque Sarmiento
- j. Parque de los Niños
- k. Costanera Norte
- l. Parque de la Ciudad.
- m. Puerto Madero

Zonas de gran afluencia:

- a. Plaza de mayo
- b. Plaza Congreso
- c. Tribunales

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente:

Motiva el presente Proyecto de Ley la creación de una Red Pública de estacionamiento gratuito de Bicicletas y Monopatines con el objetivo de dar respuesta a una de las problemáticas que supone el uso de estos medios de transporte particulares, con el fin de incentivar su uso de manera sustentable, intermodal y seguro.

Desde su reglamentación e incorporación al Código de Tránsito y Transporte el 16 de noviembre de 2016, mediante ley 5.651 y su modificación mediante ley 5.351 el 11 de abril de 2018, el Sistema de Transporte Público en Bicicleta ha sido un elemento estructural en la movilidad de la Ciudad de Buenos Aires, mediante la implementación de las bicicletas públicas, al día de hoy concesionadas por la empresa TEMBICI, y la ampliación de la red de ciclovías, bicisendas y ciclocarriles, que han alcanzado los 250 km en diciembre de 2019. Este impulso al transporte en bicicleta también fue acompañado por otros instrumentos, tanto nacionales como locales como el plan de 50 cuotas del Banco Ciudad, que ha financiado más de 55.000 rodados desde su inicio, las mejoras en los furgones de los trenes para el transporte de los rodados, las demarcaciones horizontales en los cruces de las calles y avenidas de la Ciudad, la incorporación de semáforos para ciclovías y señalizaciones para evitar accidentes y siniestros de tránsito. Según datos aportados por la Dirección General de Gestión de Servicios de la Movilidad, durante 2019 se contabilizaron 650.000 usuarios del sistema de Ecobici, aproximadamente el 20% de los habitantes de la Ciudad de Buenos Aires y se calculan alrededor de 300.000 viajes diarios en bicicleta, tanto bicicleta públicas como particulares. Otra política que se viene llevando es la instalación de estacionamientos libres en diversos puntos de la ciudad. Según datos proporcionados por el GCABA, hay alrededor de 5000 espacios para estacionar bicicletas, pero este tipo de estacionamientos, al estar a la intemperie y sin protecciones, comprende una logística de encadenado adicional a fin de garantizar la seguridad de los rodados.

Sin embargo, todas estas políticas son insuficientes ya que se encuentran grandes deficiencias en la utilización de los dichos instrumentos. La gran mayoría de las ciclovías doble mano no cuenta con semáforo, siendo difícil saber cuando el ciclista tiene paso de manera segura. Tampoco se han realizado la totalidad de las obras de corrección de las tapas de las bocas de tormenta, lo que genera accidentes por el encaje de las ruedas en sus orificios, ni las cunetas o canaletas sin protección, no se sanciona a los inmuebles que aún no retiraron las rampas para automóviles que exceden del cordón, entre otras fallas. Otra problemática es que los estacionamiento para bicicletas vigentes no garantiza la seguridad de las bicicletas. El sistema de Ecobici ha estado en el centro de la escena durante el último año, ya que en la mayoría de las estaciones no se encuentran rodados, el sistema quedó superado ampliamente por la demanda y no se ha podido garantizar la totalidad de la flota, como se establece en los pliegos licitatorios.

El objetivo de este proyecto es crear una nueva red que se complemente con estas medidas a fin de seguir consolidando y darle más volumen y seguridad al transporte en

bicicleta y en monopatín eléctrico. Estos modos deben ser una opción competitiva para repensar la movilidad del futuro.

Es una realidad que a nivel global se están aplicando estrategias y políticas públicas en pos de generar una movilidad más eficiente, más sustentable y más saludable, tanto para el ambiente como para la sociedad. Si bien no es correcto comparar las políticas de movilidad de países europeos por las innumerables diferencias culturales, históricas, sociales, geográficas y económicas, se pueden tomar varias de esas políticas para replicar en la Ciudad, con sus particularidades urbanas. También se pueden tomar ejemplos de ciudades sudamericanas que están trabajando el tema de la movilidad sustentable como Medellín, Bogotá, Ciudad de México, Santiago de Chile, Rosario, Ciudad de Córdoba, entre otras. Sistemas como Bicibox en Barcelona, que cuenta con más de 160 estaciones y más de 1800 plazas de guardado, o los Bicihangares en Madrid, son ejemplos de cómo estas redes de estacionamientos seguros promueven el transporte en bicicleta.

Por otro lado, es importante destacar que el transporte en las grandes ciudades representa uno de los principales desafíos a la hora de reducir la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEIs), principales responsables del calentamiento global y el cambio climático. Según informa la Organización de las Naciones Unidas, a nivel mundial las ciudades representan menos del 2% de la superficie de la tierra y consumen el 78% de la energía, a la vez que producen más del 60% de los GEIs. La extracción de hidrocarburos fósiles, tanto para el funcionamiento de los vehículos con motores de combustión interna como para la generación de energía eléctrica, es una de las principales causas del aumento de estos gases en la atmósfera. En este sentido, es fundamental promover políticas que alienten a la ciudadanía a usar medios de transporte no motorizados.

Una de las problemáticas a abordar y a la cual busca dar respuesta este proyecto es la congestión vehicular, que se produce en parte por el ingreso y egreso de automóviles particulares desde la Provincia de Buenos Aires y por la utilización de dicho transporte por los habitantes de la Ciudad. La posibilidad de contar con un lugar seguro y cómodo para depositar sus rodados en zonas de proximidad a los espacios laborales, educativos o sanitarios, genera una mejora de la oferta por el transporte en bicicleta o monopatín eléctrico, pudiendo estos ser una mejor opción a la hora de decidir cómo movilizarse.

A su vez, la instalación de esta red en los centros de transbordo y estaciones de modos de transporte urbanos e interurbanos se fomenta la intermodalidad y la utilización dinámica de la combinación de los diferentes tipos de transportes públicos. Al generar la posibilidad de combinar por tramos la bicicleta particular con la red de subterráneos, los trenes, los colectivos y las bicicletas públicas promueven e incentivan la posibilidad del uso de la bicicleta.

Es importante remarcar, con relación a lo anteriormente dicho, que muchas zonas de la Ciudad de Buenos Aires no cuenta con un acceso al transporte público de manera directa, teniendo que combinar diversos medios de transporte masivos a fin de llegar al destino buscado. A modo de ejemplo, el sistema de Bicicletas Públicas solo cuenta con un 10% de

estaciones de Ecobici en el sur de la Ciudad, de las cuales solo dos estaciones se encuentra en la Comuna 9, más precisamente en el barrio de Parque Avellaneda, y cinco estaciones en la comuna 8. También se debe tener en cuenta que la red de subterráneos y metrobús no abarca la totalidad de la ciudad, generando muchas veces tener que realizar tramos en otros modos de transportes a fin de poder comunicarse de un punto de la ciudad a otro. En el anexo I adjuntando en el presente proyecto se recomiendan una serie de lugares donde emplazar la red de estacionamientos, pero la Autoridad de Aplicación deberá efectuar un estudio de factibilidad a fin de colocar los estacionamientos de manera efectiva.

Otro de los objetivos a cumplir por la Red aquí presentada es garantizar de manera eficaz la seguridad de los ciclorrodados de los usuarios del sistema. Una de las problemáticas a la hora de elegir la bicicleta como medio de transporte es la escasa seguridad que brinda la Ciudad al momento de dejarla para cumplir con las obligaciones pertinentes. Si bien las dependencias estatales cuentan con bicicleteros seguros, estos se encuentran en espacios abiertos o con una capacidad limitada, los edificios privados en su mayoría no han adaptado un espacio para guardar las bicicletas, los espacios públicos tampoco cuentan con espacios que garanticen esta seguridad y la posibilidad de tener que abonar un estacionamiento privado desincentiva el uso de la bicicleta, por sus costos y sus horarios limitados. En los últimos años el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires ha implementado unas estaciones provisorias para estacionar bicicletas y monopatines en las inmediaciones de espectáculos y eventos masivos, una política que se lleva a cabo a partir de la sanción de la Ley 4619/13. Esto ha generado una respuesta positiva por parte de los concurrentes, que la mayoría de las veces debe movilizarse en transporte público o en automóvil particular a estos eventos, provocando congestiones de tránsito o dependiendo de los horarios del transporte público, que en su mayoría tienen horarios nocturnos acotados.

En relación a las características materiales de las estaciones de guardado, estas deben poder garantizar el resguardo tanto de las inclemencias climáticas, como de las posibilidades de siniestralidades causados por agentes externos. Si bien es tarea de la Autoridad de Aplicación el diseño de estos, se hace hincapié en la posibilidad de generar una estructura modular metálica que garantice el acceso y egreso de los rodados de manera sencilla y segura, con un sistema inteligente que resguarde la apertura de los módulos. También es importante la posibilidad de ampliar la cantidad de módulos dependiendo la demanda que el servicio tenga. El dispositivo deberá ser armonioso y estético con el entorno y no generar interrupciones visuales. En caso de ser posible, la instalación deberá ser sobre la calzada, teniendo el módulo la proporción de un estacionamiento para vehículo automotor, con el objetivo de fomentar la concientización acerca de la posibilidad de optimizar espacios de aparcamiento de vehículos particulares en la calle. Se adjuntan imágenes a modo de ejemplo de los sistemas modulares.

Es menester seguir trabajando en pos de consolidar modos de movilidad activa alternativos, de calidad, sustentables y seguros, ampliando la oferta y generando un ecosistema que contenga todas las demandas a abordar.

Por ello solicitamos la aprobación del presente proyecto.

Anexo fotográfico

