

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina,

reunidos en Congreso sancionan con fuerza de Ley:

LEY NACIONAL DE MOVILIDAD ACTIVA

Disposiciones generales

ARTÍCULO 1°. Objeto. La presente ley tiene por objeto promover el uso de la movilidad activa y la movilidad personal como medio de transporte en todo el territorio nacional plenamente integrado al sistema de seguridad vial nacional.

Se entiende como “movilidad activa” al uso de cualquier medio de transporte sin motor de combustión para desplazarse de un lugar a otro utilizando el esfuerzo físico individual. Se encuentra comprendidos dentro de esta definición: bicicletas, patines, monopatines eléctricos, patinetas, y personas a pie. Dicha movilidad puede ser eventualmente asistida por motor eléctrico, pero no de forma permanente o completa.

ARTÍCULO 2°. Declaración de interés. Declárese de interés público nacional las políticas públicas y las iniciativas de la sociedad civil que tengan como finalidad la promoción del uso de la movilidad activa como medio de movilidad sustentable y saludable no contaminante, que promueve la salud de los usuarios y cuya promoción es obligatoria para el Estado en todos sus niveles.

ARTÍCULO 3°. Objetivos específicos. La presente Ley tiene como objetivos específicos:

- a) fortalecer el derecho de las personas a movilizarse libremente por el territorio utilizando la bicicleta u otros medios de movilidad activa y personal, como medio de movilidad sustentable y saludable, en condiciones adecuadas y seguras para los/las usuarios/as y el resto de la población;

- b) impulsar el uso de la movilidad activa mediante el desarrollo, la aplicación y el acompañamiento de planes, programas y mecanismos de adecuación de políticas públicas;
- c) Fortalecer la coordinación interjurisdiccional para desarrollar políticas públicas de promoción del uso de la movilidad activa desde una perspectiva federal que tengan en cuenta las características y recursos con los que cuentan las diferentes jurisdicciones.

ARTÍCULO 4°. Derechos.

Son derechos de los ciclistas y usuarios de la movilidad activa y personal:

- a) transitar por las vías públicas del país siendo respetados en el marco de la seguridad vial, con especial atención en aquellos tramos en que la infraestructura actual ponga en riesgo su seguridad, como autovías, túneles y pasos a desnivel sin carril para uso exclusivo de ciclistas;
- b) disponer de vías de circulación preferente dentro de las ciudades, como ciclovías u otros espacios similares;
- c) disponer de suficientes espacios para el estacionamiento gratuito de bicicletas u otros medios de movilidad activa, tanto en espacios públicos como privados;
- d) contar con derecho de preferencia del usuario de movilidad activa en la vía de circulación, en los desvíos de avenidas, cruce de caminos, intersecciones no señalizadas y ciclovías sobre el tránsito vehicular, siempre respetando la prioridad del peatón;
- e) tener días u horas de circulación preferente en el área urbana, en trayectos determinados.

ARTÍCULO 5°. Obligaciones.

Son consideradas obligaciones de los usuarios de bicicletas y otros ciclodorados:

- a) utilizar vehículos equipados con:
 - 1) elementos retrorreflectivos para facilitar su detección durante la noche (de acuerdo al artículo 29° de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 inciso k);
 - 2) un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz (de acuerdo al artículo 40° bis inciso a) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 3) espejos retrovisores en ambos lados (de acuerdo al artículo 40° bis inciso b) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 4) timbre, bocina o similar (de acuerdo al artículo 40° bis inciso c) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 5) luces y señalización reflectiva (de acuerdo al artículo 40° bis inciso g) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 6) en horarios nocturnos deberán contar una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás (de acuerdo al artículo 31° inciso i) punto 2) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 7) seguro obligatorio solamente para las bicicletas que presten servicios rentados de transporte de mercaderías o personal y que se encuentren comprendidos en el artículo 68 de la Ley Nacional de Tránsito.

- b) que el conductor:
 - 1) lleve puesto un casco protector (de acuerdo al artículo 40° bis inciso d) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 2) sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de una persona, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo (de acuerdo al artículo 40° bis inciso e) de la Ley Nacional de Tránsito);
 - 3) respete y haga respetar las normativas de tránsito y seguridad vial;
 - 4) utilice de forma obligatoria las ciclovías cuando estas estuvieran disponibles (en acuerdo con el artículo 46 bis de la Ley Nacional de Tránsito);

- 5) advierta anticipadamente las maniobras de giro o frenado con sus brazos de acuerdo a lo que establezca la reglamentación de la presente Ley;
- 6) circule siempre por el carril derecho de circulación de la vía;
- 7) respete la prohibición para los vehículos de movilidad activa de circular por las aceras. La reglamentación establecerá las excepciones a esta norma.

Son consideradas obligaciones de los usuarios de dispositivos de movilidad personal:

- a) utilizar dispositivos equipados con:
 - 1) un sistema de frenos que actúe sobre sus ruedas;
 - 2) una base de apoyo para los pies;
 - 3) timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano;
 - 4) elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad;
 - 5) deberán disponer al menos de una luz delantera y una luz trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación;
 - 6) cuando el vehículo de movilidad personal tuviera asistencia eléctrica, el motor no podrá superar los quinientos (500) Watts de potencia;
 - 7) seguro obligatorio para los dispositivos de movilidad personal que presten servicios de transporte de mercaderías o personal y se encuentren comprendidos en el artículo 68 de la Ley Nacional de Tránsito.

- b) que el conductor:
 - 1) lleve puesto un casco protector;
 - 2) sea su único ocupante;
 - 3) respete y haga respetar las normativas de tránsito y seguridad vial;
 - 4) utilice de forma obligatoria las ciclovías cuando estas estuvieran disponibles en acuerdo con el artículo 46 bis de la Ley Nacional de Tránsito;
 - 5) advierta anticipadamente las maniobras de giro o frenado con sus brazos de acuerdo a lo que establezca la reglamentación de la presente Ley;
 - 6) circule siempre por el carril derecho de circulación de la vía;

- 7) respete la prohibición para los vehículos de movilidad personal de circular por las aceras. La reglamentación establecerá las excepciones a esta norma.

ARTÍCULO 6°. Día Nacional de la Bicicleta. Declárase el 3 de junio de cada año como el Día Nacional de la Bicicleta, debiendo los organismos públicos y privados realizar actividades para conmemorar la fecha y crear conciencia de la necesidad del uso de la bicicleta; concordante con el establecido por la Asamblea General de las Naciones Unidas en la Resolución N° 72/272.

ARTÍCULO 7°. Promoción de la educación vial y del uso de la bicicleta en instituciones educativas. El Ministerio de Educación de la Nación, a través de las instituciones educativas públicas y privadas de los tres niveles educativos de todo el territorio nacional, promoverá actividades curriculares y extracurriculares de educación vial con la finalidad de que los alumnos conozcan el uso adecuado de las normas de tránsito y seguridad vial aplicables en la conducción de la bicicleta, como medio de transporte sostenible, saludable, eficiente y que contribuye en la preservación del ambiente. Para tal efecto, el Ministerio de Educación y el Ministerio de Transportes de la Nación coordinarán actividades con este fin.

ARTÍCULO 8°. Autoridad de Aplicación Nacional y Local. Son autoridades de aplicación y comprobación de las normas contenidas en esta ley el Ministerio de Transporte de la Nación o el organismo que lo reemplace y las autoridades provinciales, de gobiernos locales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que determinen las respectivas jurisdicciones que adhieran a ésta.

Artículo 9°. Funciones de la Autoridad de Aplicación.

Serán funciones de la autoridad de aplicación las siguientes:

- a) desarrollar planes, programas y mecanismos de adecuación de políticas públicas que impulsen el uso de la movilidad activa en las áreas bajo su competencia;

- b) acompañar, brindar asesoramiento y financiamiento a las provincias, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y los gobiernos locales del país en el desarrollo de iniciativas en sus planes de transporte y ordenamiento territorial que se correspondan con el objeto de la presente ley:
- c) contemplar en las partidas asignadas por el Presupuesto de la Administración Pública Nacional que les correspondan, un ítem destinado al financiamiento de proyectos de infraestructura y de incentivo que favorezcan el uso de la movilidad activa;
- d) implementar políticas de limitación de circulación de vehículos motorizados en determinadas áreas bajo su competencia y coordinar con las demás jurisdicciones la aplicación de acciones similares en sus territorios;
- e) promover la creación de estaciones de distribución y/o estacionamiento de unidades de movilidad activa, dispuestas para su alquiler o uso gratuito, con el fin de ser utilizadas para transportarse de personas de acuerdo a los términos que fije la reglamentación y las normas locales, en las áreas bajo su competencia, así como acompañar a las provincias y municipios en su desarrollo;
- f) desarrollar parámetros técnicos, de financiamiento y monitoreo del cumplimiento de lo previsto en el artículo 46 Bis de la Ley Nacional de Tránsito en materia de promoción, planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares;
- g) impulsar el desarrollo de áreas de sujeción para el estacionamiento gratuito de bicicletas u otros medios de movilidad activa en las áreas bajo su competencia, así como acompañar a las provincias y municipios en su desarrollo;
- h) clasificar las ciclovías de uso compartido tanto por bicicletas como patinetas, monopatines, patines, sillas de ruedas, y similares, como:

1. vía peatón-ciclovía: espacio de la vía pública de uso exclusivo para peatones y usuarios de movilidad activa, debidamente señalizado;
2. banquina: las banquetas de los caminos, semiautopistas y autopistas tendrán, por regla general, consideración de ciclovía compartida, con la excepción del uso de patinetas, monopatinés eléctricos, sillas de ruedas, patines o a pie;
3. ciclovía: carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes (definición de la Ley Nacional de Tránsito, artículo 5° inciso II bis incorporado por art. 1° de la Ley N° 25.965) o señalizado con pinturas refractarias permanentes con una separación que permita la circulación exclusiva de dispositivos de movilidad activa.

Modificaciones a la Ley Nacional de Tránsito

ARTÍCULO 10°. Sustitúyase el texto del artículo 5° de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 5° - DEFINICIONES. A los efectos de esta ley se entiende por:

- 1) automóvil: el automotor para el transporte de personas de hasta ocho plazas (excluido conductor) con cuatro o más ruedas, y los de tres ruedas que exceda los mil kg de peso;
- 2) autopista: una vía multicarril sin cruces a nivel con otra calle o ferrocarril, con calzadas separadas físicamente y con limitación de ingreso directo desde los predios frentistas lindantes;
- 3) autoridad jurisdiccional: la del Estado Nacional, Provincial o Municipal;
- 4) autoridad local: la autoridad inmediata, sea municipal, provincial o de jurisdicción delegada a una de las fuerzas de seguridad;
- 5) baliza: la señal fija o móvil con luz propia o retrorreflejo de luz, que se pone como marca de advertencia;

- 6) banquina: la zona de la vía contigua a una calzada pavimentada, de un ancho de hasta tres metros, si no está delimitada;
- 7) bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas, incluidas aquellas con pedaleo asistido eléctricamente;
- 8) calzada: la zona de la vía destinada sólo a la circulación de vehículos;
- 9) camino: una vía rural de circulación;
- 10) camión: vehículo automotor para transporte de carga de más de 3.500 kilogramos de peso total;
- 11) camioneta: el automotor para transporte de carga de hasta 3.500 kg. de peso total;
- 12) carretón: el vehículo especial, cuya capacidad de carga, tanto en peso como en dimensiones, supera la de los vehículos convencionales;
- 13) ciclomotor: una motocicleta de hasta 50 centímetros cúbicos de cilindrada y que no puede exceder los 50 kilómetros por hora de velocidad;
- 14) ciclovías: carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas, otros vehículos de movilidad activa, o vehículo de movilidad personal, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes o señalizado con pinturas refractarias permanentes con una separación que permita la circulación exclusiva de dichos vehículos;
- 15) concesionario vial; el que tiene atribuido por la autoridad estatal la construcción y/o el mantenimiento y/o explotación, la custodia, la administración y recuperación económica de la vía mediante el régimen de pago de peaje u otro sistema de prestación;
- 16) dispositivos de movilidad personal: vehículos de una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos. Sólo pueden estar equipados con un asiento si están dotados de sistema de autobalanceo. Se excluyen de esta definición los dispositivos sin sistema de autobalanceo y con asiento, los vehículos concebidos para competición y los vehículos para personas con movilidad reducida;
- 17) maquinaria especial: todo artefacto esencialmente construido para otros fines y capaz de transitar;

- 18) motocicleta: todo vehículo de dos ruedas con motor a tracción propia de más de 50 cc. de cilindrada y que puede desarrollar velocidades superiores a 50 km/h;
- 19) movilidad activa: el uso de cualquier medio de transporte sin motor de combustión para desplazarse de un lugar a otro utilizando el esfuerzo físico individual. Se encuentra comprendidos dentro de esta definición: bicicletas, patines, monopatines eléctricos, patinetas, y personas a pie. Dicha movilidad puede ser eventualmente asistida por motor eléctrico, pero no de forma permanente o completa;
- 20) ómnibus: vehículo automotor para transporte de pasajeros de capacidad mayor de ocho personas y el conductor;
- 21) parada: el lugar señalado para el ascenso y descenso de pasajeros del servicio pertinente;
- 22) paso a nivel: el cruce de una vía de circulación con el ferrocarril;
- 23) peso: el total del vehículo más su carga y ocupantes;
- 24) semiautopista: un camino similar a la autopista pero con cruces a nivel con otra calle o ferrocarril;
- 25) senda peatonal: el sector de la calzada destinado al cruce de ella por peatones y demás usuarios de la acera. Si no está delimitada es la prolongación longitudinal de ésta;
- 26) servicio de transporte: el traslado de personas o cosas realizado con un fin económico directo (producción, guarda o comercialización) o mediando contrato de transporte;
- 27) vehículo: se entiende por vehículos a todos aquellos medios para traslado de un lugar a otro, sean estos motorizados o no motorizados, como automóviles, camionetas, camiones, ómnibus, motocicletas, ciclomotores, ciclorodados, bicicletas, y vehículos de la movilidad personal;
- 28) vehículo detenido: el que detiene la marcha por circunstancias de la circulación (señalización, embotellamiento) o para ascenso o descenso de pasajeros o carga, sin que deje el conductor su puesto;

vehículo estacionado: el que permanece detenido por más tiempo del necesario para el ascenso descenso de pasajeros o carga, o del impuesto por circunstancias de la circulación o cuando tenga al conductor fuera de su puesto;

29) vehículo automotor: todo vehículo de más de dos ruedas que tiene motor y tracción propia;

30) vías multicarriles: son aquellas que disponen de dos o más carriles por manos;

31) zona de camino: todo espacio afectado a la vía de circulación y sus instalaciones anexas, comprendido entre las propiedades frentistas;

32) zona de seguridad: área comprendida dentro de la zona de camino definida por el organismo competente.”

ARTÍCULO 11°. Sustitúyase el texto del artículo 48 inc. “y” de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias por el siguiente:

“y) circular con vehículos que posean defensas delanteras y/o traseras, enganches para remolques sin uso, o elementos que, excediendo los límites de los paragolpes o laterales de la carrocería, pueden ser potencialmente peligrosos para el resto de los usuarios de la vía pública, con la excepción de portabicicletas debidamente aseguradas en el techo o parte posterior del vehículo, cumpliendo con los estándares de seguridad que la reglamentación establezca”.

ARTÍCULO 12°. Incorpórese al artículo 40 de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias el inciso I con el siguiente texto:

“I) que, para el caso de transporte de bicicletas en vehículos automotores, estas deberán encontrarse en portabicicletas suficientemente fijados al vehículo sobre el techo, baúl, compuerta de baúl, de acuerdo a los estándares permitidos por la reglamentación. Para el techo del vehículo deberán obligatoriamente utilizar un mecanismo de portabicicletas de techo y para el transporte de bicicletas en la parte trasera de los vehículos se utilice obligatoriamente para tal fin el portabicicletas de portón, de baúl o de enganche o de fijación a la bocha de remolque. El portabicicletas con su carga puede exceder la parte posterior del

vehículo hasta un 25% de la longitud total del mismo. Lateralmente solo podrá exceder la medida del paragolpes trasero hasta 20 centímetros de cada lado. Los portabicicletas, no deben ser fijos ni permanentes y su diseño no pondrá en peligro la aerodinámica y la estabilidad del automóvil portante. Deberán llevar porta luces, a los fines de su correcta individualización y permitir la correcta visualización de la patente del vehículo.”

ARTÍCULO 13°. Incorpórese al artículo 40 de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias los incisos i, j, k, l, con los siguientes textos:

“i) que el portabicicletas se encuentre correctamente señalizado con material refractivo autorizado por la autoridad competente para señalar cargas que sobresalen por detrás del vehículo de acuerdo a la presente Ley y sus decretos reglamentarios.

j) que utilizando portabicicletas debidamente habilitado se dé el caso de obstrucción de la placa de identificación de dominio trasera del vehículo, la misma deberá ser colocada en lugar visible y seguro para su identificación por detrás.

k) que cuando el portabicicletas perjudicara la correcta visión de las luces traseras reglamentarias, estas se deberán colocar en el portabicicletas para ser visibles por los conductores que se encuentren detrás del vehículo.

k) que cuando la visión posterior del conductor del vehículo quede impedida por el portabicicletas, esta debe quedar asegurada a través del retrovisor interior o los retrovisores externos del vehículo.”

ARTÍCULO 14°. Incorpórese al texto del artículo 40 bis el inciso “h” de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 40 bis) Requisitos para circular con bicicletas y otros dispositivos de la movilidad personal.

1) Para poder circular con bicicleta u otros tipos de ciclорodados es indispensable que el vehículo tenga:

- a) un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz;
- b) espejos retrovisores en ambos lados para el caso exclusivo de las bicicletas;
- c) timbre, bocina o similar;
- d) que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales;
- e) que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo;
- f) guardabarros sobre ambas ruedas;
- g) luces y señalización reflectiva.
- h) seguro obligatorio para los vehículos de la movilidad activa comprendidos en el artículo 68 de la presente Ley.

2) para poder circular con dispositivos de movilidad personal estos deben poseer los siguientes requisitos de seguridad para su circulación por la vía pública:

- a) un sistema de frenos que actúe sobre sus ruedas;
- b) una base de apoyo para los pies;
- c) timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano;
- d) elementos reflectantes que permitan una adecuada visibilidad;
- e) deberán disponer al menos de una luz delantera y una luz trasera para su visibilidad en condiciones de poca iluminación;
- f) cuando el vehículo de movilidad personal tuviera asistencia eléctrica, el motor no podrá superar los quinientos (500) Watts de potencia;
- g) el peso y dimensiones de los dispositivos de movilidad personal serán establecidos por la Autoridad de Aplicación. Deberán utilizarse aquellos dispositivos que cumplan los requisitos establecidos en las normas nacionales

- e internacionales de homologación o certificación admitidas por la Autoridad de Aplicación o aquellos modelos expresamente autorizados por esta;
- h) en el caso de las baterías que se utilicen para los dispositivos de movilidad personal, se debe garantizar la seguridad y compatibilidad de la combinación batería/cargador;
 - i) la Autoridad de Aplicación establecerá las características técnicas y requerimientos particulares para los elementos exigidos precedentemente;
 - j) se prohíbe la circulación de los dispositivos de movilidad personal que no cumplan con los requisitos establecidos en este artículo;
 - k) seguro obligatorio para los vehículos de la movilidad personal que queden comprendidos en el artículo 68 de la presente Ley;

ARTÍCULO 15°. Sustitúyase el texto del artículo 46 inc. “b” de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias por el siguiente:

“b) no pueden circular peatones, vehículos de tracción a sangre, ciclomotores y maquinaria especial, con la excepción de las bicicletas propulsadas por su conductor o eléctricas. Las bicicletas que cuenten con la correspondiente señalización reflectiva y cumplan con los requisitos que establezca la reglamentación de la presente Ley podrán circular por la banquina de las autovías, salvo que, por razones de seguridad vial, se prohíba mediante la señalización correspondiente. Los ciclistas podrán circular en posición paralela atendiendo a las circunstancias de la vía o a la peligrosidad del tráfico.”

ARTÍCULO 16°. Incorpórese el artículo 41 bis a la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias, con el siguiente texto:

“Artículo 41 bis - PRIORIDADES PARA USUARIOS DE LA MOVILIDAD ACTIVA. El conductor de una bicicleta tiene preferencia de paso respecto a otros vehículos motorizados:

- a) cuando circule por una ciclovía, en cualquiera de sus diferentes categorías, por un paso para ciclistas o banquina debidamente autorizada para uso de conductores de bicicletas;
- b) cuando se encuentre circulando por la calzada aproximándose a una intersección y se aproxime un vehículo para entrar en otra vía girando a la derecha o izquierda, en los supuestos permitidos, los usuarios de movilidad activa contarán con la prioridad para continuar su marcha, en esta situación dicha prioridad es equiparable a la del peatón;
- c) cuando los conductores de bicicleta circulen en grupo, serán considerados como una única unidad móvil a los efectos de la preferencia de paso, y serán aplicables las normas generales sobre preferencia de paso entre vehículos;
- d) para adelantar a un ciclista o conjunto de ciclistas, hay que guardar en cualquier caso una distancia entre ellos y el vehículo de 1,5 metros, pudiendo para ello rebasar la línea continua y ocupar el carril contiguo o contrario.”

ARTÍCULO 17°. Sustitúyase el texto del artículo 68 de la Ley Nacional de Tránsito y sus modificatorias por el siguiente:

“ARTÍCULO 68. - SEGURO OBLIGATORIO. Todo automotor, acoplado o semiacoplado debe estar cubierto por seguro, de acuerdo a las condiciones que fije la autoridad en materia aseguradora, que cubra eventuales daños causados a terceros, transportados o no.

Igualmente resultará obligatorio el seguro para las motocicletas en las mismas condiciones que rige para los automotores.

En el caso de vehículos de movilidad activa y de movilidad personal como bicicletas, patines, monopatines eléctricos, patinetas, o similares, el seguro será igualmente obligatorio para aquellos usuarios que se encuentren usando esa modalidad de transporte como parte de un trabajo remunerado o contratado para

el transporte y entrega de cualquier tipo de mercaderías, o como forma de movilidad del personal dentro y fuera del lugar de trabajo. Este seguro deberá ser asumido por el contratante, ya sea persona natural o jurídica, y no podrá ser descontado del trabajador.

Aquellas empresas o particulares que alquilaran vehículos de movilidad activa, también se encuentran obligadas a tener seguro que cubra eventuales daños causados a terceros por el alquiler de estos aparatos, de manera que deben suscribir una póliza de seguro de responsabilidad tanto de sus usuarios como de los vehículos que alquilan.

Todos los vehículos de la movilidad activa que deban o quieran ser asegurados deberán contar con su inscripción en el Registro Nacional de Bicicletas y Vehículos de la Movilidad Personal para ser debidamente identificados.

Este seguro obligatorio será anual y podrá contratarse con cualquier entidad autorizada para operar en el ramo, la que debe otorgar al asegurado el comprobante que indica el inciso c) del artículo 40. Previamente se exigirá el cumplimiento de la revisión técnica obligatoria o que el vehículo esté en condiciones reglamentarias de seguridad si aquella no se ha realizado en el año previo.

El resto de los particulares usuarios de la movilidad activa podrán contratar dichos seguros de forma individual o colectiva si lo consideran necesario.

Las denuncias de siniestro se recibirán en base al acta de choque del artículo 66 inciso a), debiendo remitir copia al organismo encargado de la estadística.

Los gastos de sanatorio o velatorio de terceros, serán abonados de inmediato por el asegurador, sin perjuicio de los derechos que se pueden hacer valer luego. El acreedor por tales servicios puede subrogarse en el crédito del tercero o sus derechohabientes. Carece de validez la renuncia a un reclamo posterior, hecha con motivo de este pago.

La reglamentación regulará, una vez en funcionamiento el área pertinente del Registro Nacional de Antecedentes de Tránsito, el sistema de prima variable, que aumentará o disminuirá, según haya el asegurado denunciado o no el accidente, en el año previo de vigencia del seguro.”

Estacionamientos para bicicletas y otros medios de movilidad activa

ARTÍCULO 18°. Los estacionamientos comerciales de vehículos deberán ofrecer estacionamiento para bicicletas al 10% de lo cobrado para vehículos pequeños.

ARTÍCULO 19°. En cumplimiento con la Ley Nacional de Tránsito, artículo 49 inc. d) las entidades públicas nacionales, en un plazo no mayor de tres años contados a partir de la publicación de la presente ley, independientemente de su reglamentación, adecuaran sus espacios para estacionamientos de bicicletas u otros medios de movilidad activa. En todo inmueble y/o espacios públicos pertenecientes al Estado Nacional se deberá garantizar áreas de sujeción para el estacionamiento de bicicletas, de acuerdo al siguiente detalle:

- a) para edificios y/o espacios públicos que posean playas de estacionamiento se deberá destinar anclajes en un número no menor al 20% de la capacidad de cocheras previstas;
- b) para edificios y/o espacios públicos que no posean playas de estacionamiento deberá destinarse como mínimo un 1% de la superficie libre para anclajes;

En el caso de las edificaciones en construcción, el plazo de adecuación de las mismas para que se cumpla con lo previsto es de un año contado a partir de la publicación de la presente ley en el diario oficial.

Los gobiernos provinciales y municipalidades adheridos a la presente Ley son los responsables de cautelar la ejecución y establecer la obligatoriedad de la aplicación de esta norma en las existentes y nuevas construcciones de sus respectivas jurisdicciones.

Las nuevas construcciones, ampliaciones u otras reformas de edificios de propiedad pública, destinados a un uso que implique la concurrencia de público, deberán tener

estacionamientos para bicicletas u otros medios de movilidad activa. Para ello, los organismos de aplicación de las distintas jurisdicciones competentes en la materia se ajustarán a lo expresado en el párrafo precedente. Asimismo, establecerán el plazo y las sanciones para que las edificaciones existentes se adecuen a lo previsto en este artículo.

ARTÍCULO 20°. Los estacionamientos comerciales de vehículos deberán ofrecer estacionamiento para bicicletas u otros medios de movilidad activa al 10% de lo cobrado para vehículos pequeños.

Incentivos fiscales

ARTÍCULO 21°. Con la finalidad de favorecer el uso de la bicicleta y otros medios de movilidad activa como medio de transporte de empleados y funcionarios, la Administración Federal de Ingresos Públicos (AFIP) reglamentará en su normativa que las personas humanas o jurídicas podrán deducir de la declaración tributaria de las ganancias brutas anual, por única vez, los siguientes gastos:

a) adquisición, construcción o remodelación de muebles o inmuebles de:

i) estacionamiento y/o almacenamiento de bicicletas;

ii) servicios sanitarios con duchas y espacio de vestuario y/o cambiador.

b) adquisición de bicicletas y equipos de reparación de bicicletas para el uso de empleados y funcionarios, en el lugar de trabajo.

Para acceder a los incentivos fiscales señalados en este artículo, las empresas comprendidas en el artículo 53 de la Ley de Impuesto a las Ganancias, texto ordenado en 2019 y sus modificaciones, constituidas en la República Argentina o habilitadas para actuar dentro de su territorio, deberán acreditar que se encuentran en curso normal de cumplimiento de sus obligaciones fiscales, laborales, gremiales, y previsionales debidamente acreditados con el certificado de libre deuda de la entidad respectiva.

ARTÍCULO 22°. Los gobiernos provinciales y las municipalidades desarrollarán y financiarán estacionamientos para bicicletas y otros medios de movilidad activa en la vía pública.

Por otra parte, los gobiernos locales implementan, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública, consistente en préstamo o alquiler de bicicletas, priorizando este servicio intermodal en los sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar el uso de la bicicleta en la ciudadanía.

Los gobiernos locales podrán garantizar la existencia de sistemas públicos de alquiler de bicicletas que responda a las necesidades de las personas usuarias del servicio y deberán ser consistentes con los planes municipales para la movilidad integrada y seguridad establecidos en la presente ley.

Todo lo relacionado con las tarifas, las normas, las obligaciones de los usuarios, el servicio de mantenimiento y reparación, y cualquier otra disposición necesaria para el cumplimiento de lo dispuesto en este artículo se definirá en cada municipio.

ARTÍCULO 23°. Transporte público intermodal de bicicletas y otros medios de movilidad activa. Establézcase que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementen medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habiliten espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.

Todos los medios de transporte público de pasajeros, con excepción de los vehículos de alquiler, deberán garantizar la presencia de mecanismos que permitan transportar bicicletas. Los contratos de licitación de transporte público establecerán normas relativas al transporte de bicicletas en dichos medios facilitando el transporte intermodal.

Las autoridades locales gestionaran la interconectividad de ciclovías, cuando estas involucren dos o más municipios de gobiernos locales contiguos, bajo la responsabilidad que prevean las normas de la materia.

ARTÍCULO 24°. Remodelaciones viales. Toda nueva remodelación vial que realicen los gobiernos locales, sea ésta de carácter público o privado, deberá considerar la existencia de una ciclovía. Para ello, se deberá evaluar su pertinencia de acuerdo al plan de transporte y movilidad local.

ARTÍCULO 25°. Obligación del vendedor de bicicletas. No se podrá vender ninguna bicicleta nueva en todo el territorio nacional que no tenga completada su inscripción en el RENAMA con su correspondiente número de identificación adherido permanentemente o grabado en su estructura o en forma electrónica.

ARTÍCULO 26°. De las compañías de seguros. Las compañías aseguradoras ofrecerán un sistema de compensación de siniestros entre compañías de seguros a los usuarios de movilidad activa que registren sus vehículos. Podrán ofrecer también seguros por robo y destrucción total.

Registro Nacional de Bicicletas y Vehículos de la Movilidad Activa (RENAMA)

ARTÍCULO 27°. Del Registro Nacional de Bicicletas y Vehículos de la Movilidad Activa. Créase el Registro Nacional de Bicicletas y Vehículos de la Movilidad Activa (RENAMA), el cual será compuesto por la sumatoria de los registros provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el que estará a cargo de la Autoridad de Aplicación Nacional. El objetivo del registro será reunir y mantener las antecedentes de las bicicletas y otros dispositivos de movilidad personal con dueño. El RENAMA es un registro público que mantiene la historia de la propiedad y da publicidad de ella. La principal función de este Registro es informar sobre la situación de dominio de un vehículo de movilidad activa en un momento determinado para evitar su robo y posterior comercialización. El registro será de fácil acceso y tramitación y llevado de modo electrónico. Los inscriptos podrán imprimir o visualizar en un aplicativo su matrícula y cédula de propiedad. Los vehículos inscriptos contarán con una identificación clara e indeleble junto con una identificación electrónica de acuerdo a la reglamentación de la presente Ley. La inscripción será voluntaria para vehículos usados, pero obligatoria para la venta de vehículos nuevos. También será obligatoria para contratar seguro contra terceros o cualquier otro tipo de seguro sobre su uso.

ARTÍCULO 28°. Composición, estructura y régimen de funcionamiento del RENAMA. La composición, estructura y régimen de funcionamiento del RENAMA será establecido por el Decreto Reglamentario de la presente Ley.

Comisión Nacional para la Promoción de la Movilidad Activa (COPROMA)

ARTÍCULO 29°. De la Comisión Nacional para la Promoción de la Movilidad Activa (COPROMA). Créase una Comisión Nacional para la Promoción de la Movilidad Activa (COPROMA), dependiente de la Autoridad de Aplicación Nacional, como órgano consultivo, asesor de las políticas de uso y promoción de la bicicleta u otros medios de movilidad activa integrado por representantes de organismos nacionales con jurisdicción en la materia, del Consejo Federal de Seguridad Vial, instituciones gubernamentales, privadas o mixtas, representantes del mundo académico y de la investigación científica, cámaras empresarias, sindicatos de trabajadores del sector, y otras asociaciones de la sociedad civil que la Autoridad de Aplicación estime pertinente convocar en función de los objetivos de la presente Ley.

ARTÍCULO 30°. Composición, estructura y régimen de funcionamiento de la COPROMA. La composición, estructura y régimen de funcionamiento de la Comisión será establecida por el Decreto Reglamentario de la presente Ley. En su composición debe garantizarse la participación de la comunidad y organizaciones civiles que comulguen con los principios de la presente Ley. Los miembros de la Comisión no recibirán remuneración por sus funciones.

Artículo 31°. Funciones de la COPROMA. La comisión tiene las siguientes funciones:

- a) asesorar a los organismos públicos sobre la materia;
- b) recibir información de los demás organismos públicos o privados;
- c) impulsar estudios sobre la materia;
- d) proponer las políticas públicas de uso y promoción de la bicicleta;
- e) proponer un Sistema de Transporte Público de movilidad activa en coordinación con las autoridades provinciales;

- f) evaluar las acciones emprendidas en materia de uso y promoción de la bicicleta u otros medios de movilidad activa y realizar el seguimiento de las mismas;
- g) informar a la población sobre las políticas públicas de uso y promoción de la bicicleta u otros medios de movilidad activa;
- h) elaborar un informe anual sobre la materia;
- i) las demás que se establezcan vía ley o decreto reglamentario.

Adhesión, reglamentación, de forma

ARTÍCULO 32°. Invitase a las Provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente Ley y a suscribir los convenios pertinentes con el Gobierno Nacional.

ARTÍCULO 33°. El Poder Ejecutivo reglamentará la presente Ley dentro del término de noventa (90) días.

ARTÍCULO 34°. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Autor:

Coautores:

Ximena García	Juan Martin
Gabriela Lena	Margarita Stolbizer
Fabio Quetglas	Marcela Coli
Camila Crescimbeni	Marilú Quiroz
Maximiliano Ferraro	Martín Berhongaray
Danya Tavela	Victoria Tejeda

FUNDAMENTOS:

Señor Presidente:

El presente proyecto de Ley tiene como objetivo fundamental modernizar la legislación vigente para fortalecer y promover una arraigada costumbre de los argentinos como es utilizar la movilidad activa como medio de transporte, tanto urbano como rural, e incluso de largas distancias.

En el presente proyecto de Ley, entendemos como “movilidad activa” al uso de cualquier medio de transporte sin motor de combustión para desplazarse de un lugar a otro utilizando el esfuerzo físico individual. Se encuentra comprendidos dentro de esta definición: bicicletas, patines, monopatines eléctricos, patinetas, y personas a pie. Dicha movilidad puede ser eventualmente asistida por motor eléctrico, pero no de forma permanente o completa.

Uno de los principales objetivos del presente proyecto de Ley es asegurar el principio consagrado en la Constitución Nacional por el que todas las personas tienen el derecho a circular libremente por el territorio nacional, sujetándose a las normas de tránsito y seguridad vial vigentes de carácter nacional, provincial y municipal, de manera eficiente y segura.

Es por ello que entendemos es necesaria una modernización de la normativa en la materia incorporando nuevos usos y costumbres que consagren el derecho de las personas a movilizarse libremente por el territorio utilizando la bicicleta u otros medios de movilidad activa, como medio de movilidad sustentable y saludable, en condiciones adecuadas y seguras para los usuarios y usuarias y el resto de la población.

Para ello pretendemos la integración del uso de la movilidad activa en todo el sistema de tránsito y seguridad vial a lo largo del país. En nuestro entender, hoy en día no están garantizadas las condiciones adecuadas de seguridad de forma uniforme en todo el territorio de la República considerando que según las últimas estadísticas de siniestralidad vial, informadas por el Observatorio Vial de la Agencia Nacional de Seguridad Vial

(ANSV), hubo 125 víctimas fatales de usuarios de bicicletas en 2020 sobre un total de 3.138 casos de víctimas producto de accidentes viales, representando el 4 por ciento del total de la mortalidad por accidentes, a lo que se suma el 9% de peatones que también son considerados como usuarios de la “movilidad activa”.

Estas cifras surgen del estudio publicado el año pasado por la ANSV con el título "¿Hacia una movilidad sustentable y segura?", que indica que los ciclistas perciben como principal actor de riesgo para su seguridad "a los automóviles, que al no usar las reglamentarias luces de giro o de balizas, al arrancar sin dar aviso cuando están estacionados o al no mirar hacia atrás al momento de abrir la puerta del vehículo, producen situaciones que ponen en peligro la integridad física de los y las ciclistas".

En la ciudad de Buenos Aires, las estadísticas sobre accidentes fatales de ciclistas en la vía pública son levemente mejores, considerando la creciente infraestructura favorable al uso de la bicicleta desarrollada en los últimos años. En el documento publicado en 2021, “Análisis del uso de la bicicleta en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires 2010-2020” del Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial del Gobierno de la Ciudad, en el período 2015-2020 hubo un promedio de 5 ciclistas fallecidos por año. Este número de víctimas representa el 3% de las víctimas fatales de la Ciudad.

De acuerdo a este estudio, si se analiza la evolución de los casos fatales en relación al número de viajes anuales, se aprecia una tendencia a la baja en la tasa de ciclistas fallecidos cada millón de viajes en bicicleta: 0,10 en 2015 y 0,02 en 2020. El 2020 presenta la tasa de mortalidad más baja registrada hasta el momento, seguramente como resultado de la creciente infraestructura de ciclovías exclusivas para ciclistas y usuarios de monopatines eléctricos. En cuanto al número de ciclistas heridos graves en incidentes viales en la CABA, hubo un incremento en la tasa, pasando de 1 herido por millón de viajes en bicicleta en 2017 a 1,2 en 2019.

Según el mencionado informe publicado por el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, en el contexto de la pandemia y respecto al año 2019, los viajes en bicicleta se incrementaron 27%, pasando de 320 mil diarios en 2019 a 405 mil viajes diarios en 2020.

Entre 2013 y 2020 hubo un aumento del 131% en el número de viajes anuales en bicicleta para el total de la Ciudad, pasando de 52 millones en 2013 a más de 121 millones de viajes en 2020.

En el presente proyecto de Ley además de preocuparnos sobre la seguridad vial promovemos la coordinación interjurisdiccional, desde una perspectiva federal, para desarrollar políticas públicas de promoción del uso de la movilidad activa que tengan en cuenta las características y recursos con los que cuentan las diferentes jurisdicciones.

Otro de los elementos fundamentales que nos mueve a proponer el presente proyecto de Ley es que entre las funciones del Estado está el cuidado de la salud y seguridad de las personas y la protección del ambiente. En este sentido, los medios de transportes sustentables, como la bicicleta o la patineta, que muestran mayor eficiencia en el uso de la capacidad vial y protección del ambiente, deben ser materia de promoción por parte del Estado.

Por este motivo es que la presente iniciativa tiene por objetivo promover el uso de la movilidad activa como medio de transporte, para lo cual se declara de interés público su uso como medio alternativo de transporte no contaminante.

Entendemos que la movilidad activa es un medio de transporte económico que les permite a los usuarios un ahorro de dinero por transporte. A su vez, contribuye a la disminución de la contaminación ambiental fomentando el ejercicio físico de los usuarios, repercutiendo positivamente en la salud pública y la sustentabilidad ambiental.

El reciente estudio ya citado de la Ciudad de Buenos Aires indica que para las distancias cortas y medias en una ciudad el medio de transporte más rápido es la bicicleta y el monopatín. De esta forma, para cubrir distancias de cinco a ocho kilómetros la movilidad activa constituye el medio de transporte más rápido y eficiente para este tipo de viajes.

Por otro lado, la necesidad de cambio en los hábitos de transporte está objetivamente planteada y justificada: la saturación vial y la contaminación atmosférica y

acústica son elementos hoy problemáticos y lo serán aún más en el futuro. Por lo cual, una solución a los problemas enunciados pasa por la creación de condiciones materiales que permitan la circulación por medio de transportes alternativos al automóvil.

Es importante señalar también que los numerosos estudios médicos realizados hasta la fecha reconocen que el uso de la bicicleta mejora la salud general. Reduce el riesgo de enfermedades coronarias y puede ayudar también a la prevención y control de problemas físicos como la osteoporosis, la diabetes, la obesidad, algunos tipos de cáncer, problemas de orden músculo-esquelético, además de retrasar la aparición de la invalidez, tanto física como mental.

Asimismo, los efectos beneficiosos del uso de la bicicleta para la salud pueden ser especialmente importantes en determinados sectores de la población, como en la etapa escolar donde la obesidad, producto del sedentarismo, ha alcanzado niveles alarmantes, o en las personas de la tercera edad donde el ejercicio moderado y continuado constituye una terapia básica para una vida saludable.

Consideramos que el uso masivo de la movilidad activa puede contribuir a la recuperación y revalorización del espacio urbano gracias a la descongestión vehicular y la revitalización de determinadas zonas como consecuencia del incremento de la presencia de los ciclistas.

En este sentido es interesante analizar la experiencia de los países más desarrollados, donde el impulso de políticas que fomentan el uso de la bicicleta como medio de transporte es reconocido como parte imprescindible de cualquier política de transportes que aspire a la sostenibilidad ambiental.

Por otro lado, es destacable señalar que el aumento de los costos de los pasajes del transporte público, el aumento del precio del combustible, y los altos índices de contaminación ambiental, han llevado a muchas personas, sobre todo jóvenes, a usar la bicicleta para trasladarse de un punto a otro de la ciudad.

Pese a esta situación tan favorable, actualmente el uso de la bicicleta se encuentra limitado y condicionado por el uso generalizado del automóvil que tiene prioridad manifiesta en la normativa vigente. La predominante adecuación de la infraestructura vial como de la normativa del tránsito, restringe el ámbito de utilización sin riesgo de la movilidad activa en las calles de nuestro país. Es importante avanzar hacia una situación equilibrada y de óptima utilización de los distintos medios de transporte procurando soluciones de combinación entre estos, con fórmulas que se refieren tanto al ordenamiento del espacio físico para la circulación exclusiva o preferente de medios de movilidad activa, como a la reglamentación vial favorecedora del uso de la bicicleta, las patinetas o monopatines.

Para alcanzar los objetivos mencionados, el presente proyecto de ley contiene diversas modificaciones a la Ley del Tránsito nacional que adecuan la normativa a este nuevo equilibrio que entendemos necesario. Entre las modificaciones proponemos nuevas definiciones para permitir el uso y transporte de bicicletas y otros dispositivos de la movilidad activa y personal en las vías públicas de todo el país.

Por otro lado, el presente proyecto promueve la creación de estacionamientos para bicicletas y otros medios de movilidad activa, en edificios o espacios públicos nacionales y de los distritos que adhieran a la presente Ley. Así mismo, se propone el fomento de espacios similares en edificios privados que alberguen grandes cantidades de personas.

Con la finalidad de favorecer el uso de la bicicleta y otros medios de movilidad activa como medio de transporte de empleados y funcionarios de empresas privadas también se contemplan incentivos fiscales nacionales y de los distritos que se adhieran a la Ley.

Por otra parte, los gobiernos locales seguirán implementando de forma coordinada, con sus recursos disponibles, sistemas de bicicleta pública consistente en préstamo o alquiler de bicicletas u otros dispositivos de movilidad personal. La idea es que los tres niveles de gobierno prioricen este servicio hacia la intermodalidad entre los

sistemas de transporte masivo, con la finalidad de incentivar y facilitar el uso de la bicicleta y otros dispositivos de movilidad personal entre la ciudadanía.

En este sentido, el proyecto establece que las autoridades de los tres niveles de gobierno implementen medidas que faciliten el transporte intermodal, con la finalidad de que el ciclista conecte su trayecto con otros medios de transporte; asimismo, habiliten espacios y estructuras seguras para el estacionamiento de bicicletas en las estaciones de los medios de transporte masivo.

Asimismo, se crea el Registro Nacional de Bicicletas, el cual será compuesto por la sumatoria de los registros provinciales y de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el que estará a cargo de la autoridad de aplicación nacional. El objetivo del registro será reunir y mantener las antecedentes de las bicicletas y sus propietarios para facilitar su dominio evitando robos y proporcionando la posibilidad de tomar seguros sobre su uso y propiedad.

El Registro Nacional de Bicicletas será un registro público que mantendrá la historia de la propiedad del rodado, informando sobre la situación de dominio de una bicicleta para evitar su robo y posterior comercialización. Las bicicletas inscriptas contarán con una identificación clara e indeleble, al que se puede sumar identificaciones electrónicas inamovibles. La inscripción en el Registro será voluntaria.

Por último, creemos que es necesario que el Estado nacional y los gobiernos locales intervengan sobre el crecimiento exponencial del uso de la movilidad activa en el transporte de bienes y servicios como así también en el contexto interno de los negocios a lo largo de todo el país. Creemos que es necesario que las personas naturales y jurídicas que contratan usuarios de movilidad activa para servicios de transporte de mercaderías o para movilidad o transporte interno en sus locales, deben ofrecer una cobertura obligatoria a estos usuarios y ofrecer cobertura a posibles terceros damnificados en accidentes. También creemos que este costo debe ser asumido por los contratantes y no por los empleados o contratados, dándole así una necesaria cobertura de salud y jurídica frente a



eventuales perjuicios. Para los sujetos comprendidos en esta categoría, el seguro será obligatorio.

Señor Presidente, creemos que hemos presentado un proyecto completo en donde intentamos dar respuestas a las demandas de los usuarios de la movilidad activa y sus colectivos con quienes hemos conversado durante la elaboración del proyecto. Es por eso que somos confidentes de que estamos presentando un proyecto técnico y fundamentado, tomando las mejores prácticas internacionales en la materia, que suma consenso de los usuarios y los técnicos en transporte. Entendemos que la aprobación, sanción y posterior reglamentación del presente proyecto de Ley será de gran avance en términos de movilidad, transporte, salud pública, y defensa del ambiente para nuestro país.

Autor:

Coautores:

Ximena García

Gabriela Lena

Fabio Quetglas

Camila Crescimbeni

Maximiliano Ferraro

Danya Tavela

Juan Martin

Margarita Stolbizer

Marcela Coli

Marilú Quiroz

Martín Berhongaray

Victoria Tejeda