

PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados...

LEY DE PRESUPUESTOS MÍNIMOS DE PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA EN TODO EL TERRITORIO NACIONAL

ARTÍCULO 1º.- Presupuestos Mínimos. La presente ley establece presupuestos mínimos para promover la movilidad activa en todo el territorio nacional, garantizando el derecho a la movilidad sustentable de las personas, de manera segura y equitativa.

ARTÍCULO 2º.- Objetivos. Son objetivos de la presente ley:

- a) Incrementar los viajes peatonales en todo el territorio nacional;
- b) Incentivar el uso de la bicicleta como modo prioritario de transporte en las ciudades;
- c) Reducir la vulnerabilidad y promover la inclusión social;
- d) Reducir la siniestralidad vial y mejorar la salud y la calidad de vida de las personas;
- e) Promover políticas de uso del suelo coherentes e integradas a la movilidad sustentable de las personas;
- f) Recuperar e incrementar la calidad del espacio público y la infraestructura verde para la ciudadanía, atendiendo a su diversidad;
- g) Reducir las violencias de género durante los desplazamientos de las personas;
- h) Integrar las políticas públicas de respuesta al cambio climático, de mitigación y adaptación, a la política pública de movilidad activa;
- i) Fomentar la intermodalidad integrando la bicicleta a otros modos de transporte, promoviendo estacionamientos para bicicletas, estaciones de transferencia, terminales de transporte público (individual o colectivo). Así como la adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

ARTÍCULO 3º. - Principios y directrices. La política de movilidad activa sustentable se inscribe en los siguientes principios y directrices:

Prioridad. Las políticas de movilidad activa deberán priorizar las necesidades de los grupos sociales en condiciones de mayor vulnerabilidad.

Complementación. Las acciones de movilidad activa deberán complementarse con las acciones de mitigación del cambio climático, y las demás acciones previstas en esta ley.

Accesibilidad Universal. La condición que deben cumplir los entornos, procesos, bienes, productos y servicios, así como los objetos o instrumentos, herramientas y dispositivos, para ser comprensibles, utilizables y practicables por todas las personas en condiciones de seguridad y comodidad, de la forma más autónoma y natural posible.

Seguridad Vial Integral. Se debe propender a mejorar la seguridad vial en los desplazamientos de las personas.

Equidad. En el uso y distribución del espacio público y en la asignación presupuestaria anual de la administración pública nacional para la política pública de movilidad activa se debe diseñar asegurando la equidad.

Integración y sustentabilidad. Las políticas de usos del suelo y las políticas de movilidad en base a la proximidad, cohesión social y compacidad; para evitar y reducir los desplazamientos en modos motorizados y garantizar la accesibilidad a la movilidad activa.

Escala humana. Se considera la escala humana como eje fundamental del desarrollo de políticas de movilidad y de planificación de las ciudades.

Participación ciudadana y transparencia. Toda política y legislación de movilidad activa promoverá la participación ciudadana y transparencia en la toma de decisiones con relación a la movilidad activa.

Cultura y Educación. La legislación y las políticas públicas deben promover y desarrollar la educación y la cultura de la movilidad activa.

Perspectiva de género. En la planificación de la movilidad activa se debe asegurar la perspectiva de género.

Territorialidad. En la planificación de la movilidad activa se debe respetar las características particulares de cada región, localidad y/o territorio.

ARTÍCULO 4º.- Definiciones. A los fines de la presente ley se entiende por:

Movilidad Sustentable: la que se satisface en un tiempo y con un coste razonable y que minimiza los efectos negativos en el ambiente y la calidad de vida de las personas.

Movilidad Activa: desplazamiento personal cuya fuerza de energía principal proviene del esfuerzo humano, total o asistido, pudiendo trasladar otras personas y/o cosas. Comprende las siguientes modalidades: caminar, bicicleta sin asistencia eléctrica, bicicleta con asistencia eléctrica, bicicletas tándem sin asistencia eléctrica, bicicletas tándem con asistencia eléctrica, bicicletas de logística sin asistencia eléctrica, bicicletas de logística con asistencia eléctrica, triciclos o triciclos manuales con asistencia eléctrica, triciclos o triciclos manuales sin asistencia, silla de ruedas con asistencia eléctrica, silla de ruedas sin asistencia eléctrica, patinetas/skates sin asistencia, patines de ruedas, monopatín, monopatín sin asistencia, medios acuáticos sin asistencia eléctrica y sin motor a combustión.

Bicisenda: carril ubicado sobre la vereda o similar y delimitado por señalización destinado a la circulación de bicicletas o vehículo similar para el ejercicio de la movilidad activa.

Ciclo vía: carril ubicado sobre la calzada y delimitado por señalización e infraestructura adecuada y segura según la velocidad del vehículo motorizado destinado a la circulación de bicicletas o vehículo similar para el ejercicio de la movilidad activa.

Ciclorruta: carril diferenciado destinado a la circulación de bicicletas o vehículo similar para el ejercicio de la movilidad activa, ubicados de forma colindante a rutas y caminos provinciales y nacionales.

Calles Calmas: calles en que la velocidad máxima de circulación de cualquier vehículo no supere los treinta (30) kilómetros por hora.

Calles Abiertas: apertura temporal o permanente de las calles a la movilidad activa, con cierre temporal o permanente al acceso vehicular motorizado.

Intermodalidad: traslado de personas o mercancías utilizando diversos modos de transporte, integrados entre sí.

Espacio Público: territorio de dominio y uso público con valor ambiental, social, económico, patrimonial y paisajístico que permite la recreación, encuentro e integración social en las ciudades.

ARTÍCULO 5º.- Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo establecerá la autoridad de aplicación de la presente ley.

ARTÍCULO 6º.- Funciones. Son funciones de la Autoridad de Aplicación de la política pública de movilidad activa:

- a) Elaborar y conducir una Estrategia para el incremento de la Movilidad Activa (EMA);
- b) Definir de forma participativa, los lineamientos fundamentales de la política de movilidad activa;
- c) Integrar la EMA a las políticas públicas ambientales de respuesta al cambio climático;
- d) Promover la coordinación territorial de la EMA en las jurisdicciones que adhieran a la presente;
- e) Contribuir al financiamiento de proyectos que contemplen la recuperación y el incremento del espacio público para la ciudadanía y la construcción de ciclovías, bicisendas, ciclorutas, calles calmas y calles abiertas;
- f) Impulsar el desarrollo de sistemas interurbanos de transporte de movilidad sustentable, en especial en las áreas metropolitanas;
- g) Celebrar convenios o acuerdos con los sectores privado, académico y social, a efectos de promover la planificación y desarrollo de proyectos en materia movilidad activa;
- h) Implementar programas que incentiven la producción nacional y la adquisición de bicicletas y bicicletas de logística en todo el territorio de la república;
- i) Revisar la normativa vigente vinculada a la movilidad, el transporte y la seguridad vial a fin de proponer modificaciones para facilitar y priorizar la movilidad activa conforme a los artículos 2° y 3° de la presente ley;
- j) Recopilar, sistematizar y generar información para la planificación de las políticas de la movilidad activa;
- k) Coordinar con el Ministerio de Salud de la Nación para mejorar el acceso a la salud a través de la movilidad sustentable y para la obtención de información e indicadores del impacto de la movilidad activa en la salud.

ARTÍCULO 7º.- De la Estrategia para el incremento de la Movilidad Activa (EMA). La Estrategia Nacional para el incremento de la Movilidad Activa elaborada por la autoridad de aplicación deberá contener:

- a) Diagnóstico de la situación en materia de movilidad activa en el territorio nacional: siniestralidad; distinción del modo de transporte por género y toda información que se considere necesaria para la planificación de esta en forma equitativa e inclusiva priorizando las zonas menos favorecidas del territorio nacional;

- b) Diseño de infraestructura vial, verde, señalética y mobiliarios que garanticen la accesibilidad universal, la movilidad activa en forma segura y la mitigación de los impactos causados al ambiente por el transporte motorizado;
- c) Establecimiento de indicadores de seguimiento y control de la implementación de la EMA;
- d) Acciones, proyectos, planes y medidas para evitar el empleo del vehículo motorizado particular y;
- e) Recopilación, sistematización e información de indicadores de movilidad activa.

ARTÍCULO 8º.- Intermodalidad. La intermodalidad se fomenta integrando la bicicleta a otros modos de transporte y creando la infraestructura necesaria, entre la que deberá preverse el estacionamiento de bicicletas, estaciones de transferencia, terminales de transporte público y adecuación de soportes de bicicletas en las unidades de transporte público.

ARTÍCULO 9º.- Estacionamientos en edificios públicos. Los edificios de los organismos pertenecientes al Estado Nacional y los organismos comprendidos en el art. 8º de la Ley 24156, deberán adecuar sus instalaciones disponiendo estacionamientos para bicicletas convenientes, visibles, seguros y ajustados periódicamente a la demanda para bicicletas, siempre que no exista imposibilidad material, debidamente fundada.

ARTÍCULO 10.- Rutas u otra obra vial. En toda ruta u obra vial nueva y/o remodelación existente, se promoverá la realización de ciclovías o ciclorrutas contiguas a su trazado, de acuerdo con las pautas que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 11.- Economía Circular: Se fomentará la economía circular a partir de la reutilización, el reacondicionamiento y la reparación de bicicletas y sus partes en desuso, abandonadas, decomisadas o que por cualquier motivo se encuentren inutilizadas.

ARTÍCULO 12.- Empleos Verdes. Se promoverá el uso de bicicletas y bicicletas de logística, en el marco del fortalecimiento de una transición justa del empleo verde.

ARTÍCULO 13.- Incentivo de uso para trabajadores. Los funcionarios públicos y trabajadores del Estado que certifiquen hacer uso de movilidad activa para trasladarse hacia y desde su puesto de trabajo, podrán ser beneficiarios de una

gratificación en las condiciones y con los alcances que establezca la reglamentación.

ARTÍCULO 14.- Incentivos fiscales. Corresponde al Estado Nacional implementar medidas de carácter fiscal, crediticias, ayuda económica o similares para fomentar los desplazamientos en cualquiera de las formas de movilidad activa y/ o desincentivar el uso del vehículo motorizado particular.

ARTÍCULO 15.- Bicicletas de logística. Corresponde al Estado Nacional promover la economía colaborativa y la logística sustentable en las ciudades incentivando el reemplazo del transporte individual de bienes, cargas y personas por el transporte mediante bicicletas de logística.

ARTÍCULO 16.- Universidades y otras instituciones educativas. Las Universidades y otras Instituciones educativas podrán implementar progresivamente programas de movilidad sustentable que promuevan el de la movilidad activa, en forma segura y equitativa para la comunidad educativa.

ARTÍCULO 17.- Capacitación, formación, sensibilización, promoción. El estado nacional implementará campañas, foros, redes de conocimiento, debates, conferencias dirigidas a la ciudadanía, funcionarios públicos y tomadores de decisiones, para concientizar sobre la importancia de la movilidad activa.

ARTÍCULO 18.- Coordinación. Se fomenta la movilidad activa y el uso racional y compartido del automóvil particular mediante la coordinación con las organizaciones de la sociedad civil, empresas públicas, privadas y de la economía popular y solidaria, asociaciones de hecho y de derecho de representación barrial, establecimientos educativos públicos y privados y ciudadanía en general.

ARTÍCULO 19.- Información Ambiental. Los datos y documentación relacionados con la aplicación de la presente se consideran información pública ambiental en los términos de las leyes 25.831 y 25.675. Las autoridades competentes deberán realizar acciones en el ámbito de su jurisdicción para garantizar la difusión y comunicación de la información que obra en su poder. La movilidad activa se promoverá integrando la EMA a las políticas de Educación Ambiental Integral.

ARTÍCULO 20.- Interés Público. La promoción de la movilidad activa es de interés público.

ARTÍCULO 21.- Presupuesto. El Presupuesto de la Administración Pública Nacional de cada año incorporará el crédito presupuestario necesario para el cumplimiento de la presente ley.

ARTÍCULO 22.- Reglamentación. La Autoridad de Aplicación reglamentará la presente ley en un término de sesenta (60) días a partir de su publicación.

ARTÍCULO 23.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Roberto M. Mirabella.-

FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El cambio climático es uno de los mayores retos de la humanidad, sus consecuencias ya son evidentes para todos y todas, y nos enfrentamos a severos impactos en los ecosistemas del mundo, por lo que es fundamental a escala planetaria comenzar a promover acciones que permitan limitar el incremento promedio de la temperatura para mitigar los efectos negativos.

La presente iniciativa pretende otorgar el marco legal adecuado para promover la Movilidad Activa partiendo del contexto normativo existente: Artículo 41 de la Constitución Nacional; disposiciones específicas de la Ley General del Ambiente N°25.675; Ley de Presupuestos Mínimos de Adaptación y Mitigación al Cambio Climático Global N°25.520; Ley de Educación Nacional N°26.206, Ley de Régimen de libre Acceso a la Información Pública Ambiental N°25.831; Ley para la implementación de la Educación Ambiental Integral en la República Argentina N°27.621 y; los Objetivos de Desarrollo Sostenible, con el objetivo de garantizar el derecho a la movilidad sustentable de las personas de manera segura y equitativa.

La participación ciudadana y la transparencia en la toma de decisiones resultan ineludibles.

Este proyecto replica el Expediente 1845 S 2021 que presenté durante mi mandato como Senador Nacional. Es una iniciativa que cuenta con el aporte y la colaboración del Ministerio de Ambiente y Cambio Climático de la Provincia de Santa fe y se elaboró junto a la Subdirección Provincial de Movilidad Activa en el marco de un proceso participativo incorporando a la ciudadanía interesada.

En junio del año 2021 se llevó a cabo el taller sobre "Aportes para la elaboración de una Ley Nacional Marco de Movilidad Activa" con la presencia y aporte de "Argentina en Bici", un colectivo nacional que nuclea a más de 30 Organizaciones de la promoción del ciclismo urbano de todo el país, y el Foro Mundial de la Bicicleta (Sede Rosario), reafirmando la visión que este tipo de

acciones se reproduzcan en el futuro y generen más iniciativas en pos de una movilidad activa y sustentable.

El bici activismo ha generado una nueva ciudadanía, que se destaca por proclamar la necesidad de una calidad de vida, salud, equidad social que se lleve adelante en un ambiente sano dentro de las ciudades o centros urbanos. Esta nueva ciudadanía desliza, además, la necesidad de nuevas formas de articulación con instituciones gubernamentales en lo que respecta a la participación ciudadana, y en este marco, el Foro Mundial de la Bicicleta, realizó un taller participativo denominado "Definamos la Movilidad Activa hacia una Ley Nacional" con el objetivo de contar con un concepto consensuado y claro de Movilidad Activa para el proyecto de Ley, también participaron Argentina en Bici, Santa Fe en Bici, Voy en Bici Paraná, Asociación de Ciclistas Urbanos (ACU) de Buenos Aires, Movilidad Sustentable de La Pampa y Meta Bici Tucumán.

En cuanto al Proyecto de Ley, al tratarse de una ley de presupuestos mínimos se incorpora elementos esenciales como la capacitación, formación, sensibilización y promoción de la movilidad activa mediante campañas, foros, redes de conocimiento, debates, conferencias dirigidas a la ciudadanía, a los funcionarios/as y a los tomadores/as de decisiones.

La Autoridad de Aplicación tendrá como obligación elaborar y conducir una Estrategia para el Incremento de la Movilidad Activa (EMA) entre otras funciones.

Como particularidad, la Provincia de Santa fe, a la cual orgullosamente represento fue precursora al sancionar la Ley de Movilidad Sustentable, registrada con el N°13.857, que se complementó en el año 2020, con la Ley N°14.019, que en su artículo 18, refiere específicamente a la movilidad sustentable.

Es imprescindible promover políticas de desarrollo sustentable que prioricen modos de movilidad activa y sean menos contaminantes para repercutir básicamente en la mejora de la calidad de vida de las personas.

Dentro de este marco, es necesario que se incrementen los traslados peatonales, el uso de la bicicleta, y al mismo tiempo se reduzca la vulnerabilidad, la siniestralidad vial y se promueva la inclusión social, mejorando la salud y la calidad de vida de las personas. También, se propone recuperar e incrementar la calidad del espacio público y la infraestructura verde para la ciudadanía atendiendo a su diversidad, previniendo la violencia de género durante el desplazamiento de las personas.

El acceso para todas las personas a la movilidad sustentable es crucial. El transporte satisface la necesidad de movilizarse, pero también influye sobre el acceso al empleo y otros servicios.

Por ello, toma la perspectiva de género como un parámetro transversal a las obras y planificaciones que deban llevarse a cabo para alcanzar los objetivos de esta propuesta, promoviendo la igualdad de oportunidades para lograr mayores beneficios sociales, económicos y ambientales.

Las mujeres comúnmente se encuentran en los quintiles de ingreso más bajos de la sociedad. Deben dedicar más tiempo y dinero para satisfacer las necesidades más básicas de movilidad, lo que a su vez reduce su habilidad para acumular activos que puedan sacarlos de la pobreza. Es necesario hacer efectivo el derecho a la movilidad con perspectiva de género, ya que el motivo y modo de viaje de las mujeres es estadísticamente diferente a los recorridos de los varones, mientras estos últimos responden generalmente a una movilidad productiva, los desplazamientos de las mujeres son los de la Movilidad del Cuidado y con ello numerosos viajes son invisibilizados en la planificación de la movilidad. En consecuencia, la movilidad sustentable "juega un rol fundamental en mejorar o exacerbar las condiciones de vida de las personas, especialmente en las mujeres, en particular de aquellas que están en la pobreza".

El informe del Instituto Nacional de Mujeres del Ministerio de Desarrollo Social de la Nación indica que las mujeres en edades reproductivas son las que dedican mayor cantidad de horas al trabajo doméstico no remunerado (un promedio de 7 horas diarias contra sólo 3 de los varones).

Un caso de especial interés es el de las personas gestantes, respecto de quienes se evidencia la situación de vulnerabilidad. Para este grupo reviste gran importancia la coordinación de las acciones que lleve adelante la autoridad de aplicación, con el Ministerio de Salud de la Nación, con el objeto de mejorar el acceso a la salud a través de la movilidad sustentable. A modo de ejemplo, en Argentina la política pública en materia de salud establece un modelo de cuidado que contempla un mínimo de controles durante la gestación. Muchas de las personas gestantes viajan a pie, para acceder a la atención médica y otras combinan caminata y transporte e incluso trasbordo con diferentes medios de transporte (colectivo, tren). De esta manera el viaje hacia el hospital o hacia el centro de atención, forma parte de la atención médica y, por ello, resulta fundamental un sistema de movilidad integrado, y coordinado que permita un acceso eficaz, una verdadera red de movilidad que asegure el acceso a la salud.

La necesidad de políticas públicas sobre la materia y de programas de educación y concientización de la población, se pone en evidencia con los datos estadísticos que me muestran que en "Argentina, para el año 2019, se registraron 99.221, siniestros con víctimas. Estos siniestros dejaron como consecuencia a 4.911 personas fallecidos a causa de la siniestralidad vial. Esta cifra implica una tasa de mortalidad 10,9 cada 100 mil habitantes, y una tasa de fatalidad de 2,0 cada 10 mil vehículos registrados. En cuanto a los heridos, 117.150 personas sufrieron algún tipo de lesión, sea leve o grave, a causa de la siniestralidad vial.", y "En cuanto a la edad, cerca del 45% de los fallecidos corresponde a jóvenes entre 15 y 34 años. Para este segmento, según datos del Ministerio de Salud, la siniestralidad vial es la principal causa de muerte."

Según las estadísticas de la Organización Mundial de la Salud (OMS) se estima que cerca de 1,3 millones de personas mueren anualmente en el mundo por esta causa y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos no mortales como consecuencia de los siniestros viales. Sin embargo, a pesar de estas cifras que la posicionan como una epidemia mundial, el problema de la inseguridad vial no siempre suele ser abordado como un problema de salud pública por los Estados

y sus efectos no son representados en el debate público como correspondería a un problema de tal magnitud.

Reitero, una mayor seguridad vial es un requisito indispensable para acompañar esta modalidad de traslado, y así me lo ha manifestado el Foro Mundial de la Bicicleta.

Existen diversos factores determinantes a la hora de promover la movilidad activa como medio de traslado. Resulta un desafío que debemos afrontar la construcción de infraestructura apta para peatones y personas en bicicleta y otros modos de movilidad activa, procurando planificar las aceras peatonales con espacio insuficiente para mantener una distancia física mínima, ampliar las vías peatonales y la cantidad de ciclovías y biciesendas.

La implementación de una propuesta como la que formulo resulta urgente para la defensa de los derechos de las personas discapacitadas, para los adultos mayores, todas las personas vulnerables y, para nuestros niñas/as y juventudes de modo de mejorar su calidad de vida y su bienestar.

Tengo la convicción que, al promover la movilidad activa, se pueden mejorar varios aspectos de la vida en las ciudades, desde luego el ambientales uno fundamental, pero de la mano de la transformación de los espacios se obtendrán beneficios personales y sociales. A través de la movilidad activa se minimizan los efectos negativos del ambiente, sobre la salud y la calidad de vida de las personas. Favorece el desarrollo de la intermodalidad, promueve la convivencia, disminuye la congestión en el tránsito y la polución sonora y ambiental en los entornos urbanos.

Por todo esto, Señora Presidenta, tengo la convicción de promover esta Ley de Presupuestos Mínimos de Promoción de la Movilidad Activa en todo el territorio nacional como respuesta a la necesidad de una política pública que priorice la salud, la calidad de vida al aire libre, la armonía de una vida urbana más ordenada. Que preserve e incremente la posibilidad que nos dejó la pandemia para promover el uso de la bicicleta y las diferentes tecnologías

asociadas para transformar de manera permanente la movilidad activa en un beneficio para la sociedad.

Roberto M. Mirabella.-