



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

## **PROYECTO DE LEY**

### **LA LEGISLATURA DE LA CIUDAD AUTONOMA DE BUENOS AIRES SANCIONA CON FUERZA DE LEY**

Artículo 1°.- Dispóngase la extensión gradual de la red de ciclovías protegidas a efectos de garantizar que, dentro del plazo de tres (3) años de la entrada en vigencia de esta ley, se equipare la cantidad de kilómetros construidos en las zonas sur y oeste a la existente en el resto de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 2°.- Las estaciones de distribución y estacionamiento del Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB) también deben cubrir equitativamente todo el territorio porteño, a cuyo efecto se prioriza la apertura de nueva infraestructura en las mismas zonas.

Artículo 3°.- Anualmente se asignan a la Subsecretaría de Movilidad Sustentable, las partidas presupuestarias que resulten necesarias para cumplir las metas dispuestas en los artículos anteriores.

Artículo 4°.- Incorpórense espacios especialmente destinados al aparcamiento de bicicletas en el acceso a los edificios del sector público de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, los alrededores de las estaciones de la red de subterráneos y las adyacencias de los puntos de distribución/estacionamiento del Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB).

Artículo 5°.- Comuníquese, etc.



*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En julio de 2009, comenzó a construirse la red de ciclovías protegidas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que ha llegado a superar, en la actualidad, los ciento cincuenta kilómetros.

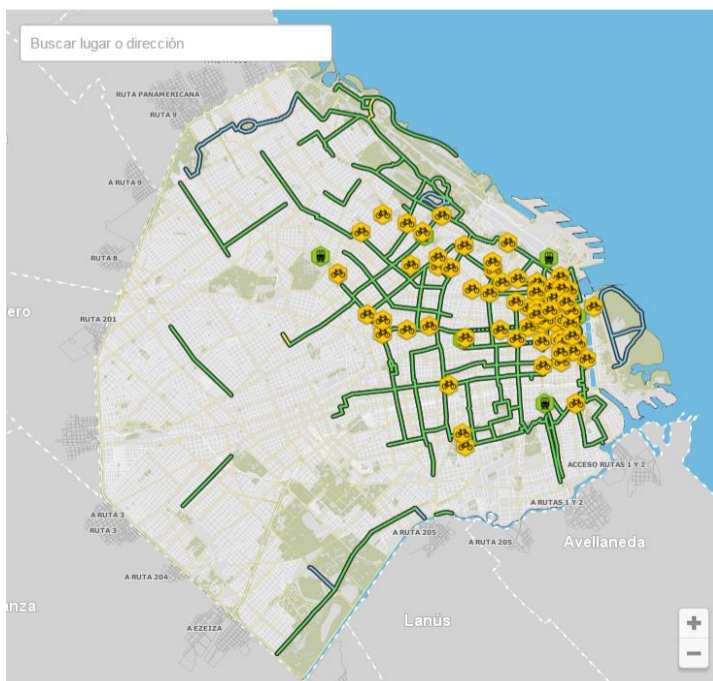
Hacia fines del año siguiente y en cumplimiento de la Ley 2.586, se inauguró el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB), oficialmente conocido con el nombre de ECOBICIS que llegan a un número cercano a las tres mil, repartidas en alrededor de doscientas estaciones.

Aunque en lugares estratégicos continúan existiendo puestos tradicionales para el retiro de bicicletas, desde mayo de 2015 se ha avanzado en su reemplazo por otros de anclaje automático que - no obstante las ventajas operativas que conllevan - vieron afectado su normal funcionamiento como consecuencia de reiterados actos de vandalismo y robos.

Lo cierto es que más allá de esa vicisitud que según dejaron trascender las autoridades porteñas estaría en vías de solución, la combinación positiva de ambas estrategias posibilitó en poco tiempo, un marcado incremento de la utilización de la bicicleta.

Nuestro distrito llegó a ocupar el cuarto lugar en el ranking de América Latina, al punto de alcanzar los viajes a través de ese medio de transporte, un 3,5% del total diariamente realizado.

Sin embargo, el mapa publicado en la página web de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires que se inserta a continuación y muestra la distribución de las ciclovías y las estaciones de ECOBICIS, deja en evidencia la manera en que el diseño de estas políticas volvió a postergar groseramente a las zonas sur y oeste donde, salvo escasas excepciones, son prácticamente inexistentes.





*Legislatura de la Ciudad  
Autónoma de Buenos Aires*

Frente a este escenario de desigualdad que se repite, el proyecto que venimos a presentar se plantea como finalidad promover la extensión gradual de la red de modo tal de equiparar a todo el territorio porteño en la cantidad de kilómetros construidos y ampliar la cobertura del Sistema de Transporte Público de Bicicleta a barrios que hoy se encuentran excluidos.

Para cumplir el primer objetivo se establece un plazo máximo de tres años y se asignan a la Subsecretaría de Movilidad Sustentable las partidas presupuestarias que resulten necesarias para su ejecución.

Al mismo tiempo y en busca de asegurar la continuidad del plan comenzado en el 2011, la propuesta da rango legal a la instalación de espacios para el estacionamiento de bicicletas particulares en los alrededores de edificios públicos y otras zonas de alta demanda.

De este modo, retoma la iniciativa impulsada por el Bloque del Partido Socialista, a través del Expediente 603-D-2014, que tuvo aprobación inicial pero terminó perdiendo estado parlamentario.

Creemos que a partir de los ejes planteados, es posible potenciar todavía más el uso urbano de la bicicleta como un forma concreta de mejorar el tránsito en las calles porteñas y contribuir al cuidado del ambiente.

Por eso y por las demás razones expuestas es, Señor Presidente, que solicitamos su pronto tratamiento y aprobación.