

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Créase el Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 2º.- El Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines tiene por objeto la provisión a las personas que se movilizan en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, de un servicio de guarda gratuito y seguro en cuanto a la protección de la bicicleta y modos afines, a través de la instalación de infraestructura, equipamiento y/o mecanismos de guarda para bicicletas y modos afines particulares, para una estadía diaria prolongada, dentro de los horarios que establezca la Autoridad de Aplicación.

Artículo 3º.- El Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines tiene por finalidad:

- a.- Promover la inter modalidad;
- b.- Promover el uso de la bicicleta y modos afines, la ampliación y el mayor aprovechamiento de la infraestructura de bicisendas y ciclovías;
- c.- Proporcionar a los usuarios un servicio previsible que permite ampliar los motivos de viajes diarios en bicicleta y modos afines;
- d.- Contribuir al aprovechamiento del espacio público con escala humana;
- e.- Hacer más atractivo el uso del transporte público de pasajeros en desmedro del uso del vehículo particular.

Artículo 4º.- El Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines tiene las siguientes características elementales:

- a.- Gratuidad;
- b.- Seguridad, para evitar el hurto, robo y daños, entre otras amenazas, a las bicicletas y modos afines particulares;
- c.- Estadía prolongada en la misma jornada;
- d.- Previsibilidad, para la planificación de la movilidad de los usuarios y la efectiva disponibilidad del servicio, gestionado mediante Tecnologías de la Información y Comunicación (TICs);
- e.- Integración con el Metrobus, el SUBTE, Ferrocarriles, y Transporte Público Automotor de Pasajeros.
- f.- Localización en plazas, parques, zonas comerciales, centros educativos, y puntos atractores.

Artículo 5º.- Designase autoridad de aplicación de la presente Ley a la Secretaría de Transporte y Obras Públicas del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires, quien tiene la facultad de reglamentar:

- a.- Los derechos y obligaciones de usuarios del servicio;
- b.- Régimen de penalidades por exceso del tiempo de estadía, la falta de cuidado de bienes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y de terceros, entre otros que considere pertinente;
- c.- La incorporación al servicio de modos de transporte individuales afines a la bicicleta.
- d.- Horarios de la prestación del servicio procurando la mayor amplitud horaria.

Artículo 6º.- Facúltase a la Autoridad de Aplicación a realizar la planificación, la implementación progresiva y la ejecución de las obras de instalación de la infraestructura, equipamiento y/o mecanismos necesarios para la provisión del Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines.

En una primera etapa de implementación progresiva se instala la infraestructura, equipamiento y/o mecanismos del Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines en la ubicación dispuesta en el Anexo I que forma parte de la presente Ley.

Artículo 7º.- El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires incorpora en la elaboración del diseño de las estaciones de Metrobus, centros de trasbordo, y entornos de estaciones de Ferrocarriles y SUBTE, la infraestructura, equipamiento y/o mecanismos necesarios para la provisión del Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines.

Artículo 8º.- La inversión que demanda la aplicación de la presente Ley provienen de los recursos con que el Poder Ejecutivo o la Legislatura resuelvan destinar a tal fin.

Artículo 9º.- Comuníquese.

Anexo I

Nodos para la ubicación de la infraestructura, equipamiento y/o mecanismos del Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en una primera etapa de implementación progresiva:

Ubicación de guarderías:	Relevancia de la ubicación:
1.- Estación Constitución.	Área Central. Centro de Traslados de Transporte Público.
2.- Centro Cultural Néstor Kirchner.	Área Central.
3.- Estación Once/plaza Miserere.	Área Central. Centro de Traslados de Transporte Público.
4.- Estación Retiro.	Área Central. Centro de Traslados de Transporte Público.
5.- Obelisco.	Área Central.
6.- Plaza Presidente Juan Domingo Perón/Aduana.	Área Central.
7.- Plaza de los Dos Congresos.	Área Central.
8.- Av. Avellaneda e/ Av. Nazca y Cuenca (Flores).	Subcentro barrial.
9.- Av. Lacroze e/ Av. Cabildo y Conesa (Colegiales).	Subcentro barrial.
10.- Niceto Vega y Av. Dorrego (Colegiales).	Subcentro barrial.
11.- Córdoba e/ Lavalleja y Thames (Villa Crespo).	Subcentro barrial.
12.- Av. Santa Fé e/ Av. Pueyrredón y C. Pellegrini (Recoleta).	Subcentro barrial.
13.- Av. Rivadavia e/ Av. Pueyrredón y Callao (Once).	Subcentro barrial.
14.- Curapaligue y Av. Castaños (P. Chacabuco).	Subcentro barrial.
15.- Honduras e/ Thames y Malabia (Palermo).	Subcentro barrial.



LEGISLATURA
Ciudad Autónoma de Buenos Aires

16.- Plaza Italia (Palermo).	Subcentro barrial.
17.- Av. Don Pedro de Mendoza e/ Av. Almirante Brown y Martin Rodríguez (La Boca).	Subcentro barrial.
18.- Estación General Urquiza (Villa Urquiza).	Subcentro barrial.
19.- Estación Devoto (Villa Devoto).	Subcentro barrial.
20.- Estación Villa del Parque (Villa del Parque).	Subcentro barrial.
21.- Av. Caseros y La Rioja (Parque Patricios).	Subcentro barrial.
22.- Av. Caseros y Av. Martin García (Barracas).	Subcentro barrial.
23.- Estación Liniers (FFCC Sarmiento).	Centro de Traslados de Transporte Público.
24.- Estación Belgrano C (FFCC Mitre).	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
25.- Estación Caballito (FFCC Sarmiento).	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
26.- Estación Floresta (FFCC Sarmiento).	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
27.- Estación Lacroze (FFCC Urquiza).	Centro de Traslados de Transporte Público.
28.- Estación Buenos Aires (FFCC Belgrano Sur).	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
29.- Estación Villa Lugano (FFCC Belgrano Sur).	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
30.- Av. Sáenz esquina Av. Perito Moreno.	Centro de Traslados de Transporte Público.
31.- Av. Perito Moreno y Av. Centenera.	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
32.- Av. Santa Fé y Av. Bullrich.	Centro de Traslados de Transporte Público.
33.- Av. Cabildo y Av. General Paz.	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
34.- Av. Forest y Av. El Cano.	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
35.- Av. San Martín y Av. Juan B. Justo.	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
36.- Plaza Pueyrredón.	Centro de Traslados de Transporte Público.
37.- Av. Juan B. Justo y Av. Lope de Vega.	Nodo de intercambio intermodal de Transporte Público.
38.- Cabeceras de las Líneas de del Servicio SUBTE.	Nodos de intercambio intermodal de Transporte Público.

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

Motiva el presente proyecto de Ley, la convicción de que tornar el transporte público de pasajeros más atractivo es el camino correcto para lograr una política de movilidad sustentable. En este sentido, la presente propuesta contempla la integración modal entre la Bicicleta y afines con los modos de transporte masivos que operan en la ciudad, combinando movilidad activa con transporte masivo, en desmedro del uso del auto particular.

Los viajes en bicicleta resultan muy útiles en distancias de hasta 5 km, con lo cual, incorporando el servicio de guarda de bicicletas gratuito en estaciones de Metrobus, entorno de estaciones de Ferrocarriles y SUBTE, integrado al mobiliario urbano, se puede generar una combinación muy importante y atractiva para los usuarios de bicicleta.

En la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, aproximadamente el 4% de los viajes se realizan en bicicletas y, de acuerdo al GCBA, en los hogares existen más de 1 millón de bicicletas. Con la presente propuesta se posibilita aumentar los viajes en bicicleta planificando combinaciones, produciendo un ahorro económico para el usuario, y generando la posibilidad de descomprimir el uso de otros modos de transporte.

El Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y afines, para ser atractivo debe ofrecerse gratuitamente a los usuarios, teniendo en cuenta el beneficio al mismo sistema de transporte público y la movilidad en la ciudad en general; debe garantizar la seguridad de la bicicleta en guarda para una larga estadía; y debe gestionarse brindando previsibilidad sobre la plaza o espacio requerido a través de TICs. También comprende la generación de puesto de trabajo de guarda y acomodador, dependiendo de la tecnología a ser incorporada para brindar el servicio.

Algunas estaciones de Metrobus (por ejemplo, las del Metrobus 9 de Julio), los centros de trasbordo como el de Retiro y Constitución, las estaciones de Ferrocarril y su entorno (por ejemplo, el viaducto San Martín), cuentan con espacios amplios para la instalación de las guardas, logrando una integración física en cada servicio, o pueden ser instaladas en el espacio público, para lo cual hay variados sistemas y diseños, como ser el corral móvil o permanente, jaula, entre otros.

En un primer momento, con el fin de analizar la demanda y planificar el servicio, se pueden colocar corrales seguros (como en eventos deportivos y espectáculos públicos), desarrollar las aplicaciones para los Smartphones, para luego pasar a otros sistemas y diseños de las guardas o bicicleteros.

Como experiencias exitosas y antecedentes se pueden citar, el servicio –tarifado– de la Línea Cero del Metro de Santiago de Chile, y en AMBA, las guardas protegidas y gratuitas brindadas a usuarios de los Ferrocarriles Argentinos (ej. Ferrocarril General Roca durante la concesión) o el instaurado por iniciativa de la Municipalidad de San Miguel en el Ferrocarril San Martín.

La implementación del Servicio de Guarda Gratuito de Bicicletas y modos afines, se suma e implica un valioso aporte a la política pública de incentivo al uso de la bicicleta, red de ciclo vías y bici sendas, y el Sistema de Transporte Público en Bicicleta.

Por último, se propone como anexo la ubicación de guardas gratuitas para una primera etapa de implementación progresiva, contemplando nodos importantes para la movilidad, de escala barrial y metropolitana, en el área central, subcentros barriales y centros de trasbordo de transporte de pasajeros, acordes al Plan Urbano Ambiental, debiéndose incorporar posteriormente a la planificación e implementación del servicio las estaciones de trenes (sirviendo diferentes barrios de la ciudad), espacios verdes, áreas comerciales, establecimientos educativos, de



LEGISLATURA

Ciudad Autónoma de Buenos Aires

esparcimiento y culturales, turísticos, entre otros. Cabe destacar que en relación a la red de SUBTE, presenté el proyecto 1739-D-2020, que crea el servicio de guarda gratuito en el SUBTE, que por características que ahí se exponen es pertinente su tratamiento diferenciado, aunque incorporado a una planificación global.

Por las razones expuestas solicito al cuerpo la sanción del presente proyecto de Ley.