



PROYECTO DE LEY

CRÉDITOS DE FOMENTO PARA LA MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA

Artículo 1º.- Creación. Créase en el ámbito del Banco de la Ciudad una Línea de Crédito Especial, en adelante los créditos, consistente en préstamos personales con el objetivo de fomentar el uso y desarrollo de la micromovilidad eléctrica en la Ciudad de Buenos Aires.

La vigencia de la Línea de Crédito Especial será de trescientos sesenta y cinco (365) días a partir de la sanción de la presente ley.

Artículo 2º.- Definición. A los fines de la presente ley se entiende por micromovilidad eléctrica todo aquel vehículo ligero de propulsión eléctrica que opera en velocidades baja, de hasta 25 kilómetros por hora, o moderada, de hasta 45 kilómetros por hora, y puede ser para uso compartido o particular.

Artículo 3º.- Destino de los créditos. Los créditos están destinados estrictamente a:

- a. la adquisición de bicicletas, ciclomotores, monopatines y/o cualquier otro vehículo de micromovilidad eléctrica,
- b. la adaptación de bicicletas y/o cualquier otro vehículo de micromovilidad convencionales a eléctricos/as, siempre dando cumplimiento a los estándares de calidad y seguridad establecidos a tales fines, tanto a nivel local como nacional e internacional.

En el caso de que se cumplan alguno de los supuestos de los incisos a) y b), se podrá destinar parte del crédito a la adquisición de los elementos de seguridad vinculados al uso de los vehículos de micromovilidad eléctrica, para los/as usuarios/as.

A los efectos de verificar el correcto destino de los créditos, el Banco Ciudad debe arbitrar los medios necesarios para establecer un mecanismo de rendición de cuentas de los gastos realizados con los fondos otorgados, en un plazo que no podrá superar los ciento veinte días desde el otorgamiento. En caso de no cumplir con la citada rendición de cuentas, corresponderá la aplicación de las sanciones establecidas en el artículo 10º.

En el caso de la adquisición de vehículos de micromovilidad eléctrica que se encuadren en la clasificación de bienes registrables, el registro de los mismos debe conformarse bajo la titularidad de la persona beneficiaria del crédito, no pudiendo dichos vehículos ser objeto de enajenación a título gratuito ni oneroso por el lapso que dure la vigencia del crédito contraído.

Artículo 4º.- Características de los créditos. Los créditos tienen las siguientes características:

- a) Tasa de Interés Nominal Anual que no podrá superar el veinticinco por ciento (25%).
- b) Plazo de hasta cincuenta (50) cuotas mensuales.

Artículo 5º.- Beneficiarios/as. Son beneficiarios/as de los créditos las personas humanas con ingresos mensuales que en promedio en los últimos tres meses previos a la solicitud del crédito no superen un tope máximo equivalente a cuatro (4) salarios mínimo vital y móvil; y demás requisitos que a tales efectos establezca la autoridad de aplicación.



Artículo 6°.- Fondo para Fomento de la Micromovilidad Eléctrica. Créase en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires el “Fondo para el Fomento de la Micromovilidad Eléctrica”, en adelante el Fondo, el cual se conformará como un Fideicomiso de Administración con el objetivo de financiar la Línea de créditos creada en el artículo 1°.

Artículo 7°.- Recursos del Fondo. El Fondo se compone de los siguientes recursos:

- a) Un porcentaje del total del aporte dinerario que surja de lo recaudado por la contribución municipal aplicada a los consumos de energía eléctrica a través de las Empresas Edenor y Edesur, definida en la Resolución de la Secretaría de Energía Eléctrica n° 170 del año 1992. El citado porcentaje será establecido por la Autoridad de Aplicación, no pudiendo ser inferior al 30% ni superior al 60%.
- b) Los recursos provenientes de cualquier régimen tributario que se dicte en el futuro para tal fin.
- c) Fondos que a tal efecto destine la ley de presupuesto.

Artículo 8°.- Contrato de fideicomiso. El contrato de fideicomiso debe ser suscripto por la Autoridad de Aplicación como fiduciante, y el Banco de la Ciudad de Buenos Aires como fiduciario.

El Banco Ciudad tiene a su cargo la administración y disposición de los fondos fideicomitados, con destino a garantizar los créditos para fomento de la micromovilidad eléctrica en la Ciudad.

Artículo 9°.- Autoridad de Aplicación. El Poder Ejecutivo establecerá la autoridad de aplicación de la presente ley.

Artículo 10°.- Sanciones. El beneficiario que destine el financiamiento a fines distintos a los establecidos en el artículo 2°, tendrá las siguientes sanciones:

- a) Obligación de pago de una multa por un valor igual a cinco (5) veces el monto recibido, más los intereses devengados de acuerdo al Código Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, independientemente de las demás sanciones penales, civiles y/o administrativas que le puedan corresponder.
- b) Pérdida del beneficio.
- c) Remisión de antecedentes a la Procuración General de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a fin de iniciar las acciones civiles y/o penales que puedan corresponder.

Artículo 11°.- Comuníquese, etc.



FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

El presente proyecto de Ley tiene como objetivo la creación de una línea de Créditos de fomento para la Micromovilidad eléctrica, con el fin de promocionar el uso de medios de transporte eléctricos de la “última milla” para la incorporación de usuarios en un sistema intermodal de movilidad sustentable.

Los modos de transporte “de la última milla” presentan una alternativa competitiva a los automóviles en términos del tiempo de viaje en trayectos menores a 10 km. Según un estudio de McKinsey Center for Future Mobility (2019), alrededor del 60% de los viajes en automóvil que se realizan en todo el mundo son de menos de 8 kilómetros, y en ellos se podrían aplicar soluciones de micromovilidad. Además, cualquier opción de micromovilidad proporciona mayor libertad para alcanzar destinos y evitar congestiones.

Demás está mencionar la ventaja ambiental que proponen estos sistemas. La sustitución de viajes en automóviles por viajes en modos de micromovilidad contribuye a reducir la concentración de contaminantes en las ciudades y a mejorar la calidad del aire. Esto es así ya que al no contar con motores de combustión interna, estos modos no emiten contaminantes que afectan negativamente la salud de las personas, como el material particulado, el dióxido de azufre o el monóxido de carbono. En altas concentraciones provocan muertes prematuras por infecciones respiratorias, cáncer de pulmón, enfermedades cardiovasculares, entre otras (OMS, 2005).

En comparación con monopatines o bicicletas, los viajes en vehículos motorizados como motos tienen mayor probabilidad de resultar en un siniestro de tránsito que cause lesiones graves o incluso el fallecimiento de las personas involucradas (BID, 2021). Por esta razón, un cambio modal hacia monopatines y bicicletas de uso compartido pueden mejorar las condiciones de seguridad en las ciudades, particularmente para peatones.

Estas soluciones podrían desempeñar un papel clave como punto de entrada a una red de transporte sustentable más amplia. Si bien existe poca literatura sobre este aspecto en Latinoamérica, estudios en ciudades como Shanghai y Beijing demuestran que la intermodalidad entre infraestructura pública y micromovilidad eléctrica reduce el tiempo de viajes de las personas (BID, 2021). En la actualidad, la Ciudad de Buenos Aires posee el Programa “Buenos Aires Ciudad Bici”, ley 6352/2020, cuyo objetivo es la ampliación de la red de ciclovías y biciesendas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, la determinación de calles o carriles preferenciales, la integración de las redes de ciclovías y biciesendas en los barrios de la Ciudad y la promoción de la intermodalidad con otros medios de transporte, promoviendo el ciclismo urbano y la incorporación de nuevos usuarios a la infraestructura existente. La generación de estos créditos promueve la utilización de otros modos que complementan el campo de la micro movilidad urbana: scooters, bicicletas eléctricas y motos, en complemento al desarrollo de esta infraestructura.



Finalmente, fomentar la equidad social en el acceso al transporte se vuelve fundamental para aumentar nuevos usuarios. Debido a sus altos costos en comparación con el transporte público colectivo y barreras tecnológicas, las personas de menores ingresos tienen menores posibilidades de acceder a sistemas de micromovilidad (BID, 2021). Con este mecanismo de inclusión financiera la ciudad puede nivelar esta desigualdad en el acceso al transporte.

Por todo lo expuesto, solicito el tratamiento y aprobación del presente proyecto de Ley.

Firmado digitalmente por Juan Manuel Valdes
Fecha:01 03 2025 11:11:50
Legislador
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires