



PROYECTO DE LEY

“Red Pública de Estacionamiento Gratuito de Bicicletas y Monopatines”

TÍTULO I

Objeto y definiciones

Artículo 1.- Creación. Créase la Red Pública de Estacionamiento Gratuito de Bicicletas y Monopatines en la órbita de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 2.- Objeto. El presente proyecto de ley tiene por objeto la creación de una red de estacionamiento gratuito de bicicletas y monopatines con el fin de incentivar el uso de medios de transporte sustentables y saludables, así como la intermodalidad de los diversos medios de transporte.

TÍTULO II

Autoridad de Aplicación

Artículo 3.- Autoridad de Aplicación. La autoridad de aplicación será el Ministerio de Movilidad e Infraestructura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires o el organismo que en el futuro la reemplace.

Artículo 4.- Ámbito de Aplicación. La Autoridad de Aplicación determinará los lugares donde sea necesaria la colocación de estos espacios, promoviendo la conexión de diversos puntos de la ciudad, teniendo en consideración estaciones de trasbordo, nodos viales, cabeceras y estaciones importantes de subtes y colectivos, zonas cercanas a la red de ciclovías, bicisendas y ciclocarriles, parques metropolitanos, parques y plazas con cercanías a estaciones de transportes públicos, zonas de gran afluencia de personas por motivos laborales o recreativos, hospitales, centros de salud y establecimientos educativos en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires enumerados de manera orientativa en el Anexo I. Deberá trabajar coordinadamente con las Juntas Comunales y las empresas administradoras y concesionarias del transporte público en tren, bicicletas y subterráneo. Por lo menos el 10% (diez por ciento) de los espacios de guardado deberán situarse en la Comuna 8, Comuna 9 y Comuna 10.

TÍTULO III

Objetivos

Artículo 5.- Objetivos. Son objetivos del presente proyecto de ley:

1. Disminuir la congestión vehicular de ingreso, circulación y egreso en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
2. Fomentar la intermodalidad por la utilización dinámica de medios de transporte para los habitantes de la ciudad.
3. Ampliar la oferta, optimizar tiempos de viajes y fomentar el transporte en bicicleta.
4. Posicionar a la bicicleta como un medio de transporte sustentable, económico e higiénico.
5. Fomentar la descongestión de los medios de transporte masivos.
6. Garantizar la seguridad de los ciclorodados particulares.

Artículo 6.- Usuarios. Serán considerados usuarios todos aquellos que se den de alta en el sistema de inscripción de la Red, a través de una aplicación virtual y/o página web que la Autoridad de Aplicación disponga.

Artículo 7.- Requisitos. Serán requisitos para acceder a la red:

Último cambio: 26/2/2026 16:09:00 - Cantidad de caracteres: 14434 - Cantidad de palabras: 2636



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

- a. Acreditar identidad y domicilio, mediante la presentación del Documento Nacional de Identidad.
- b. Ser mayor de dieciocho (18) años. Sin perjuicio de ellos, quienes tengan una edad de entre doce (12) y dieciocho (18) años, pueden darse de alta previa autorización de sus padres/madres o tutores.

No será requisito tener domicilio en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 8.- Derechos de los usuarios. Sin perjuicio de los establecidos en la Ley Nacional de Defensa del Consumidor N° 24.240, serán derechos de los usuarios de la Red Pública de Estacionamiento Gratuito de Bicicletas y Monopatines:

- a) El acceso al servicio de estacionamiento de su vehículo, una vez realizada el alta en el sistema.
- b) Ser informados de las características particulares de la red y de su funcionamiento.
- c) Solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso del servicio.
- d) La seguridad de su ciclomotor.
- e) Retirar su vehículo en las mismas condiciones en la que hizo el ingreso.

Artículo 9.- Obligaciones de los usuarios. Serán obligaciones de los usuarios de la red:

- a) Hacer uso de la misma con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general.
- b) Respetar las normas del servicio.
- c) En caso de siniestro, realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla de acuerdo al procedimiento que establezca la Autoridad de Aplicación.

TÍTULO IV

Equipamiento

Artículo 10.- Incorpórese el Artículo 14.4.4 de la Ley 2148: Código de tránsito "Sistema de Transporte Público en Bicicletas"

Artículo 14.4.4 Equipamiento

14.4.4.1 Garantía.

La Ciudad garantizará equipamientos adecuados y seguros para el fomento de este medio de transporte.

14.4.4.2 Red Pública de Estacionamiento Gratuito de Bicicletas y Monopatines particulares.

La ciudad dispondrá de estructuras modulares con capacidad de guardado seguro de bicicletas y monopatines particulares en áreas de origen y destino de personas, en estaciones de trasbordo, nodos viales, cabeceras y estaciones importantes de subtes y colectivos, cercanías de la red de ciclovías, bisiendas y ciclocarriles, plazas con cercanías a estaciones de transportes públicos, zonas de gran afluencia de personas por motivos laborales o recreativos, hospitales, centros de salud y establecimientos educativos

14.4.4.3 Características de los equipamientos.

La red pública de estacionamiento de bicicletas y monopatines observará las siguientes características:

- 1. Las estructuras modulares estarán conformadas por material resistente que garantice seguridad al usuario y al objeto allí depositado, con la señalética adecuada para la detección de los usuarios.*
- 2. Las estructuras modulares contarán con un sistema inteligente para depositar, resguardar y posterior retiro del rodado.*



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

3. Cada estructura contará con la cantidad de espacios de guardado necesarios para garantizar la demanda de los usuarios en cada área.
4. Las estructuras atenderán las particularidades de los espacios donde se encuentran y cuentan con la posibilidad de ampliarse y reducirse dependiendo la demanda por sector.
5. La autoridad de aplicación deberá garantizar la seguridad tanto de la estructura como de los ciclorodados allí depositados.
6. Las estructuras deberán ser ubicadas de modo tal que no generen obstaculización en el flujo de movilidad, tanto vial como peatonal, ni ubicarse sobre superficie absorbente ni aceras.

TÍTULO V

Recursos y financiamiento

Artículo 11.- Recursos. Los recursos para afrontar los gastos que demande la Red Pública de Estacionamiento Gratuito de Bicicletas y Monopatines podrán provenir de:

- a) Los créditos presupuestarios asignados para cada ejercicio, que garantizan las obras y el mantenimiento del servicio.
- b) Los aportes provenientes del Gobierno Nacional.
- c) Los préstamos o aportes internacionales.
- d) Los provenientes de disposiciones testamentarias y donaciones.
- e) Los generados por el propio sistema, si los hubiese.
- f) El canon obtenido por las concesiones que el Poder ejecutivo puede otorgar en aplicación de las prescripciones de la presente Ley, proveniente de entidades privadas, empresas y de particulares.
- g) Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente iniciativa.

Artículo 12.- De forma. Comuníquese, etc.

ANEXO I

Listado orientativo de propuestas de emplazamientos de la Red de estacionamiento de bicicletas y monopatines:

Estaciones en medios de transporte:

- a. **Plaza Constitución** - Estación de tren Línea Gral. Roca y cabecera Subte línea C.
- b. **Estación Retiro** - Estación de tren Línea Gral. San Martín y Gral. Mitre y cabecera subte línea C.
- c. **Estación Once - Plaza Miserere** - Estación de tren Línea Sarmiento y estación subte línea A.
- d. **Estación Chacarita** - Cabecera de tren Línea Urquiza y estación de subte línea B.
- e. **Obelisco** - Estaciones de subte líneas B, C y D.
- f. **Estación Plaza de los Virreyes** - Cabecera subte línea E.
- g. **Estación Congreso de Tucumán** - Cabecera subte línea D.
- h. **Estación Juan Manuel de Rosas** - Cabecera subte línea B y estación de tren Gral. Mitre.
- i. **Parque Patricios/Hospitales** - Cabecera subte línea H.
- j. **Estación San Pedrito o Flores** (A-Sarmiento)
- k. **Dr. Saenz** (Belgrano Sur)
- l. **Estación Palermo** (San Martín)



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

Zonas de espacio público:

- a. Plaza Italia
- b. Parque Centenario
- c. Parque Las Heras
- d. Parque Saavedra
- e. Parque Rivadavia
- f. Parque 3 de Febrero
- g. Parque Avellaneda
- h. Parque Lezama
- i. Parque Sarmiento
- j. Parque de los Niños
- k. Costanera Norte
- l. Parque de la Ciudad.
- m. Puerto Madero

Zonas de gran afluencia:

- a. Plaza de mayo
- b. Plaza Congreso
- c. Tribunales



FUNDAMENTOS

Sra. Presidenta:

El presente proyecto de ley tiene por objeto la creación de una Red Pública de Estacionamiento Gratuito de Bicicletas y Monopatines. Esta iniciativa busca dar respuesta a las problemáticas derivadas del uso de estos medios de transporte y fomentar la movilidad activa de manera sustentable, intermodal y segura.

Desde su reglamentación e incorporación al Código de Tránsito y Transporte el 16 de noviembre de 2016, mediante ley 5.651 y su modificación mediante ley N° 5954 de marzo de 2018, el Sistema de Transporte Público en Bicicleta ha sido un elemento estructural en la movilidad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, mediante la implementación de las bicicletas públicas, al día de hoy concesionadas por la empresa TEMBICI, y la ampliación de la red de ciclovías, biciesendas y ciclocarriles, que han alcanzado los 311 km a principios de 2025. Este impulso al transporte en bicicleta también fue acompañado por otros instrumentos, tanto nacionales como locales, como las mejoras en los furgones de los trenes para el transporte de los rodados, la habilitación del traslado de bicicletas y monopatines en el subte, las demarcaciones horizontales en los cruces de las calles y avenidas de la ciudad, la incorporación de semáforos para ciclovías y señalizaciones para evitar accidentes y siniestros de tránsito. Otra política que se viene llevando a cabo es la instalación de estacionamientos libres en diversos puntos de la ciudad. Según datos proporcionados por el GCABA, hay alrededor de 5000 espacios para estacionar bicicletas, pero este tipo de estacionamientos, al estar a la intemperie y sin protecciones, comprende una logística de encadenado adicional a fin de garantizar la seguridad de los rodados.

No obstante, las políticas implementadas resultan insuficientes ante las deficiencias en la ejecución de los instrumentos vigentes. Gran parte de las ciclovías de doble sentido carece de semaforización específica, lo que dificulta el cruce seguro del ciclista. Asimismo, persisten fallas estructurales como la falta de adecuación de las tapas de sumideros -cuyas aberturas provocan siniestros al atrapar las ruedas de los rodados- y la existencia de cunetas sin protección. Por otro lado, se observa una falta de fiscalización sobre los inmuebles que mantienen rampas para automotores que exceden el cordón de la vereda, obstruyendo la vía. En cuanto a la infraestructura de resguardo, los estacionamientos actuales no garantizan la seguridad de los bienes. Finalmente, el sistema Ecobici ha mostrado serias limitaciones: la escasez de unidades en las estaciones evidencia que la demanda ha superado ampliamente la capacidad operativa, incumpliendo con los niveles de flota establecidos en los pliegos licitatorios.

El objetivo de este proyecto es crear una red que complemente las medidas vigentes, con el propósito de consolidar y darle más volumen y seguridad al transporte en bicicleta y en monopatín. Estos modos de transporte deben ser una opción competitiva para repensar la movilidad del futuro. Es una realidad que a nivel global se están aplicando estrategias y políticas públicas en pos de generar una movilidad más eficiente, más sustentable y más saludable, tanto para el ambiente como para la sociedad. Si bien se reconoce la asimetría cultural, geográfica y económica con modelos extranjeros, resulta pertinente adaptar experiencias internacionales exitosas al contexto y a las particularidades urbanas de nuestra ciudad.

Por otro lado, es importante destacar que el transporte en las grandes ciudades representa uno de los principales desafíos a la hora de reducir la emisión de Gases de Efecto Invernadero (GEI), principales responsables del calentamiento global y el cambio climático. Según informa la Organización de las Naciones Unidas, a nivel mundial las ciudades representan menos del 2% de la superficie de la Tierra y consumen el 78% de la energía, a la vez que producen más del 60% de los GEI. La extracción de hidrocarburos fósiles, tanto para el funcionamiento de los vehículos con motores de combustión interna como para la generación de energía eléctrica, es una de las principales causas del aumento de estos gases en la atmósfera. En este sentido, es fundamental promover políticas que alienten a la ciudadanía a usar medios de transporte no motorizados.

Este proyecto se propone mitigar la congestión vehicular, que se produce en parte por el ingreso y egreso de automóviles particulares desde la Provincia de Buenos Aires y por la utilización de dicho transporte por los habitantes de la ciudad. La posibilidad de contar con un lugar seguro y cómodo para depositar sus rodados en zonas de proximidad a los espacios laborales, educativos o sanitarios,



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

genera una mejora de la oferta por el transporte en bicicleta o monopatín, pudiendo estos ser una mejor opción a la hora de decidir cómo movilizarse.

Asimismo, la instalación de esta red en centros de trasbordo y estaciones de transporte urbano e interurbano fomenta la intermodalidad y la integración de los diversos modos de transporte público. Al facilitar la combinación por tramos entre la bicicleta particular y las redes de subterráneo, ferrocarril, colectivos y el sistema de bicicletas públicas, se incentiva de manera efectiva el uso de la bicicleta como alternativa de movilidad

Resulta imperativo destacar que amplias zonas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires carecen de acceso directo al sistema de transporte público de pasajeros, lo que obliga a los usuarios a combinar diversos modos para completar sus desplazamientos. A modo de ejemplo, según la actualización de datos del Gobierno de la Ciudad al 2 de febrero de 2026, el sistema de bicicletas públicas (Ecobici) cuenta con menos del 10% de sus estaciones en la zona sur. Asimismo, dado que las redes de subterráneo y Metrobús no cubren la totalidad del territorio, se requiere el uso de medios complementarios para garantizar la conectividad urbana. Por ello, si bien el Anexo I del presente proyecto sugiere emplazamientos estratégicos, la Autoridad de Aplicación deberá realizar los estudios de factibilidad técnica necesarios para asegurar la eficacia de la Red de Estacionamientos.

Asimismo, la Red propuesta tiene como objetivo central garantizar la seguridad de los rodados. Actualmente, la falta de infraestructura de resguardo constituye una de las principales barreras para la adopción de la bicicleta como medio de transporte. Si bien las dependencias estatales disponen de cicleros, estos suelen ser abiertos y de capacidad limitada; por su parte, el sector privado no ha adaptado mayoritariamente sus espacios, y el mobiliario en vía pública no ofrece garantías contra el robo o el vandalismo. A esto se suma el costo y la restricción horaria de los estacionamientos comerciales, factores que desincentivan el uso de bicicletas.

En los últimos años el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ha implementado unas estaciones provisorias para estacionar bicicletas y monopatines en las inmediaciones de espectáculos y eventos masivos, una política que se lleva a cabo a partir de la sanción de la Ley 4619/13. La excelente recepción por parte de los concurrentes demuestra que, ante la existencia de un entorno seguro para el depósito de bicicletas y monopatines, los usuarios optan por estos medios, evitando la congestión vehicular y la dependencia de un transporte público con frecuencias nocturnas reducidas.

En cuanto a las características materiales de las estaciones, estas deben garantizar la protección de los rodados frente a inclemencias climáticas y actos de vandalismo o siniestros. Si bien el diseño final queda supeditado a la Autoridad de Aplicación, se promueve el uso de estructuras modulares metálicas que faciliten el acceso y egreso mediante sistemas inteligentes de apertura y cierre. Asimismo, la naturaleza modular de los dispositivos permitirá escalar la capacidad de respuesta según la demanda del servicio.

La infraestructura deberá integrarse de manera armónica con el paisaje urbano, evitando interrupciones visuales. Se recomienda que la instalación se realice preferentemente sobre la calzada, ocupando el espacio equivalente a un espacio de estacionamiento para vehículos automotores. Esta disposición tiene por objeto concientizar sobre la optimización del espacio público, demostrando que donde se estaciona un solo automóvil pueden resguardarse múltiples unidades más pequeñas. Se adjuntan imágenes ilustrativas de modelos de referencia en el Anexo correspondiente.

Es menester seguir trabajando en pos de consolidar modos de movilidad activa alternativos, de calidad, sustentables y seguros, ampliando la oferta y generando un ecosistema que contenga todas las demandas a abordar.

Por todo lo expuesto solicito a mis pares que acompañen el presente proyecto de ley.



"2026 - Año del 30° Aniversario de la sanción de la Constitución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires".

ANEXO FOTOGRÁFICO

