PROYECTO DE RESOLUCIÓN

INFORMES SOBRE DIVERSOS ASPECTOS RELATIVOS A LAS CICLOVÍAS Y BICISENDAS DE LA CIUDAD

Artículo 1°.- La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires solicita al Poder Ejecutivo que informe, a través de los organismos correspondientes y en un plazo máximo de 30 (treinta) días de recibida la presente, los siguientes puntos respecto a la situación de la red de ciclovías de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

1. Detalle la información estadística sobre la densidad de tráfico en la red de ciclovías y bicisendas desde enero de 2024 a la fecha. Especifique qué porcentaje del uso total corresponde al sistema EcoBici y qué porcentaje a usuarios particulares.
2. Informe los métodos utilizados para el relevamiento (sensores automáticos, conteos manuales o análisis de datos de aplicaciones) e indique la ubicación exacta de los puntos de medición permanentes.
3. Informe si existen tramos donde la demanda actual supere la capacidad de diseño original, generando congestión o riesgos de seguridad y, a su vez, los tramos con una demanda menor a la prevista.
4. Identifique con precisión (calle, altura y extensión en metros) qué tramos de la red están bajo proceso de revisión, auditoría o plan de remoción.
5. Detalle los indicadores técnicos (KPIs) utilizados para decidir la modificación de una ciclovía (ej: bajo caudal de uso, incremento de siniestralidad, obstrucción del flujo vehicular de emergencia o impacto en zonas de carga y descarga).
6. Informe el uso proyectado para los carriles recuperados tras una remoción: si se destinarán a circulación general, carriles exclusivos de transporte público, estacionamiento tarifado o zonas de carga.
7. Brinde datos comparativos de siniestralidad vial en los tramos sujetos a revisión, discriminando incidentes entre ciclistas, peatones y vehículos motorizados antes y después de la instalación de la infraestructura.
8. Informe el costo erogado por la Ciudad para la remoción de los tramos previstos, detallando el costo estimado por cuadra para la remoción de infraestructura (desmonte de cordones, tachas y señalización), la adecuación del asfalto y la nueva demarcación horizontal y la construcción de nuevas ciclovías compensatorias.
9. Informe el presupuesto asignado y ejecutado en 2024-2025 para el mantenimiento preventivo de la red existente.
10. Confirme la vigencia del Plan de Movilidad Sustentable. En caso de existir un cambio o discontinuidad de metas, fundamente los motivos técnicos y económicos de dicha decisión.
11. Detalle si las modificaciones previstas contemplan la integración con las estaciones de Subte y estaciones ferroviarias.
12. Informe si se han realizado encuestas o mesas de trabajo con comerciantes o asociaciones de ciclistas para evaluar el impacto socioeconómico de las modificaciones propuestas.

Artículo 2°.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

Señora Presidente,

El presente Proyecto tiene por objeto solicitar al Poder Ejecutivo un informe detallado, técnico y exhaustivo sobre el estado actual, el uso efectivo y la eficiencia económica de la Red de Ciclovías y Bicisendas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Esta iniciativa se fundamenta en la necesidad imperiosa de someter la gestión de la infraestructura pública a los más altos estándares de transparencia, racionalidad presupuestaria y respeto por la libertad de circulación de todos los ciudadanos.

La planificación urbana en nuestra Ciudad ha padecido históricamente, y en diversas ocasiones, un sesgo constructivista que asume que la oferta de infraestructura genera, por sí sola y de manera indefinida, su propia demanda. Desde nuestra perspectiva, entendemos que el Estado no debe actuar como un ingeniero social que impone hábitos de conducta a través del diseño urbano, sino como un facilitador de servicios eficientes que respondan a las necesidades reales y espontáneas de los individuos.

Para evaluar si la asignación de un recurso escaso —como es el espacio público vial— es óptima, resulta indispensable contar con estadísticas precisas. Solicitar el detalle de la densidad y flujo de tráfico, discriminando entre usuarios del sistema público EcoBici y usuarios particulares, no es una mera formalidad administrativa. Es la única vía para determinar si la red está cumpliendo una función social y económica real o si, por el contrario, existen kilómetros de infraestructura subutilizada que representan un "capital muerto" en términos de movilidad urbana.

La eficiencia exige conocer la tecnología de medición. Si las decisiones de política pública se basan en conteos manuales esporádicos en lugar de sensores automáticos o análisis de *big data*, corremos el riesgo de gestionar la Ciudad con herramientas del siglo pasado. Un análisis de capacidad serio debe identificar tanto los cuellos de botella como los tramos de demanda insignificante, permitiendo así una reasignación de recursos basada en la utilidad marginal de cada metro cuadrado de asfalto.

Puesto que todo gasto público representa una detracción de recursos de los contribuyentes, por lo tanto, la construcción, el mantenimiento y —eventualmente— la remoción de ciclovías deben estar sujetos a un riguroso análisis de costo-beneficio.

La revisión del inventario de la red y la identificación de tramos sujetos a modificación no deben ser procesos opacos o arbitrarios. Es derecho de los ciudadanos y de sus representantes conocer los Indicadores Técnicos (KPIs) específicos que el Ejecutivo utiliza para evaluar la performance de estas vías. Un indicador de bajo caudal de uso, sumado a una obstrucción del flujo vehicular de emergencia o un impacto negativo en las zonas de

carga y descarga, constituye una señal de alerta sobre una asignación ineficiente del espacio.

Resulta particularmente relevante conocer el costo erogado por la Ciudad no solo en la construcción, sino en la remoción y adecuación del asfalto. La destrucción de valor que implica remover una obra mal planificada para luego reconstruirla es una afrenta al bolsillo de los ciudadanos que pagan sus impuestos. El Estado debe rendir cuentas sobre cuánto nos cuesta cada cuadra de remoción y qué uso se le dará al espacio liberado.

La movilidad sostenible no puede ser una excusa para la inseguridad vial ni para el perjuicio de la actividad comercial. Por ello, la solicitud de un historial de siniestros comparativo busca verificar si la infraestructura segregada ha cumplido efectivamente su promesa de salvar vidas o si, por defectos de diseño, ha trasladado el riesgo hacia otros actores del ecosistema vial, como peatones o motociclistas.

Asimismo, la planificación urbana no ocurre en el vacío. Las ciclovías atraviesan zonas comerciales donde la libertad de comercio y la propiedad privada se ven afectadas por las restricciones de estacionamiento y las dificultades en la logística de mercaderías. Es fundamental que el Poder Ejecutivo informe sobre las consultas ciudadanas y comerciales realizadas. El hecho de ignorar a las cámaras de comercio locales es ignorar a los motores de la economía de la Ciudad; una movilidad que asfixia al comercio no es sostenible, es empobrecedora.

Además, se busca aclarar la vigencia del Plan de Movilidad Sustentable 2030. Los planes a largo plazo del Estado a menudo se convierten en dogmas que no se adaptan a los cambios tecnológicos ni a las preferencias dinámicas de la sociedad. Si el Poder Ejecutivo ha decidido discontinuar metas o modificar el paradigma de movilidad, debe fundamentar tales decisiones con criterios técnicos y no meramente políticos.

A su vez, la intermodalidad con el Subte y el sistema ferroviario es necesario para que la bicicleta sea una alternativa real de transporte y no un mero instrumento de recreación. Una red de ciclovías que no conecta de manera eficiente con los grandes nodos de transporte es una red ineficiente.

Conocer cómo se mide, qué se gasta y bajo qué criterios se modifican las referidas condiciones de nuestra Ciudad es un requisito básico para una gestión que se pretenda responsable y respetuosa de la libertad individual.

Por las razones expuestas, solicito a mis pares el acompañamiento en el presente Proyecto de Resolución.

Firmado digitalmente por Juan Ignacio Fernandez
Fecha:06/04/2026 12:00:46
Juan Fernandez
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires