



## PROYECTO DE LEY

### ELIMINACIÓN DE LA CICLOVÍA SOBRE LA AVENIDA CÓRDOBA

Artículo 1°.- La presente ley tiene por objeto disponer la eliminación de la totalidad de las bisisendas, ciclovías, ciclocarriles y demás infraestructura destinada de manera exclusiva o preferente a la circulación de bicicletas y dispositivos de movilidad personal, emplazada sobre la calzada de la Avenida Córdoba, en el tramo comprendido entre la calle Suipacha y la Avenida Jorge Newbery, dentro de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

Artículo 2°.- El Poder Ejecutivo debe proceder a la remoción de la totalidad de la infraestructura referida en el artículo 1°, incluyendo separadores físicos, delineadores, demarcación horizontal, señalización vertical, semaforización específica y cualquier otro elemento vinculado a dicha traza.

Artículo 3°.- El Poder Ejecutivo debe restituir íntegramente los carriles de circulación vehicular y adecuar la calzada, la señalización y el ordenamiento vial en el tramo referido.

Artículo 4°.- Las medidas dispuestas en la presente ley deben ejecutarse en un plazo máximo de ciento ochenta (180) días corridos contados a partir de su entrada en vigencia.

Artículo 5°.- El Poder Ejecutivo debe adecuar la normativa vigente en función de lo establecido en la presente ley.

Artículo 6°.- La autoridad de aplicación de la presente ley será el Ministerio de Movilidad e Infraestructura, o el organismo que en el futuro lo reemplace.

Artículo 7°.- Los gastos que demande el cumplimiento de la presente ley se imputan a las partidas presupuestarias correspondientes al ejercicio vigente.

Artículo 8°.- Comuníquese, etc.

## FUNDAMENTOS

Señora Presidente:

El presente proyecto de ley propone la eliminación de la infraestructura ciclista emplazada sobre la calzada de la Avenida Córdoba, en el tramo comprendido entre la calle Suipacha y la Avenida Jorge Newbery, con el objeto de recuperar capacidad vial y priorizar la circulación vehicular en uno de los principales corredores de la Ciudad.

La Avenida Córdoba cumple una función central para la conectividad, la actividad comercial, la logística y los desplazamientos cotidianos. Asimismo, una parte considerable de su calzada se encuentra destinada de manera exclusiva al transporte público, por lo que resulta necesario preservar y recuperar capacidad para la circulación general, los automóviles particulares y las operaciones de carga, descarga y abastecimiento.

En el año 2020, en el contexto de la emergencia sanitaria, el Gobierno de la Ciudad dispuso la implementación de una ciclovía sobre este corredor. Transcurridos seis años desde aquella intervención, corresponde revisar la distribución del espacio público en función de las necesidades actuales de movilidad.

De acuerdo con los relevamientos oficiales de flujos ciclistas, la ciclovía registra 2.428 ciclistas diarios entre Suipacha y Uriburu (2023), 3.164 entre Uriburu y Gascón (2023) y 1.738 entre Gascón y Avenida Jorge Newbery (2024).

Estos registros acreditan la existencia de usuarios de la ciclovía, pero no modifican el criterio que inspira esta iniciativa: en una avenida de esta jerarquía debe priorizarse la circulación vehicular. El proyecto propone recuperar para el tránsito general el espacio actualmente reservado a las bicicletas, ampliando la superficie disponible para automóviles y favoreciendo una circulación más fluida.

La planificación urbana no debe aplicar el mismo criterio a todas las arterias. Las calles de escala barrial pueden admitir distintas configuraciones, mientras que los grandes corredores deben garantizar capacidad, velocidad y conectividad. En Avenida Córdoba, donde parte de la calzada ya se encuentra destinada al transporte público, mantener además un espacio de uso exclusivo para bicicletas reduce la capacidad disponible para el tránsito general.

Una ciudad moderna, dinámica y productiva necesita que las personas, los bienes y los servicios puedan desplazarse con rapidez. Para miles de trabajadores, comerciantes, profesionales y vecinos, el automóvil constituye una herramienta cotidiana de movilidad y de trabajo. Menores tiempos de traslado significan mayor libertad para organizar las actividades diarias y mejores condiciones para el funcionamiento de la economía.

A ello se suman las necesidades propias de un corredor comercial: carga y descarga de mercaderías, abastecimiento de establecimientos, acceso a garajes y circulación de vehículos afectados a distintas



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

actividades productivas y de servicios. La infraestructura vial debe permitir que estas actividades se desarrollen sin restricciones innecesarias.

La bicicleta constituye una alternativa de movilidad, pero su infraestructura debe adecuarse a la función de cada vía. En corredores como la Avenida Córdoba, la prioridad debe estar puesta en garantizar una circulación rápida y eficiente, recuperar capacidad para los automóviles y compatibilizar el tránsito general con el transporte público y las necesidades de la actividad económica.

Recuperar el espacio actualmente destinado a la ciclovía permitirá reordenar uno de los principales ejes viales de la Ciudad y devolverle capacidad de circulación, atendiendo a las necesidades de movilidad, conectividad y desarrollo económico.

Por todo lo expuesto, solicito al Cuerpo la aprobación del presente proyecto de ley.

Firmado digitalmente por Andrea Freguia  
Fecha: 05/10/2026 17:03:02  
Diputada LCABA  
Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires