



LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY

TÍTULO I

DISPOSICIONES GENERALES

ARTÍCULO 1.- Objeto. La presente ley tiene por objeto promover el desarrollo de una política de movilidad sustentable con énfasis en el uso de la bicicleta, que garantice la accesibilidad y transitabilidad urbana e interurbana, en el marco de prácticas empáticas con el medio ambiente, con una vida saludable, la promoción turística y la reapropiación social y cultural de las ciudades y la provincia.

ARTÍCULO 2.- Principios y directrices. La política de movilidad sustentable se asentará en los siguientes principios y directrices:

- a) el derecho de la ciudadanía a la movilidad y a la accesibilidad en condiciones adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental posible;
- b) el fomento e incentivo del uso del transporte público y de otros sistemas de transporte de menor coste social y ambiental.
- c) el incentivo a la participación ciudadana en la toma de decisiones que pudieren producir efectos en torno a la movilidad sustentable;
- d) el desarrollo de la educación para la movilidad sustentable.
- e) el favorecimiento del acceso a medios de movilidad sustentables.
- f) el redescubrimiento y la promoción turística de los patrimonios culturales y naturales de la provincia desde la movilidad sustentable.

- g) la participación ciudadana en la reconstrucción del patrimonio colectivo, que convierta a nuestra provincia en un ejemplo de gestión del medio ambiente, reciclado, movilidad y habitabilidad.

h) la puesta en valor de espacios residuales o abandonados en las ciudades, algunos de mucho valor histórico.

ARTÍCULO 3.- Definiciones. A los fines de la presente ley, se entiende por:

a) bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas. Quedan incluidos aquellos vehículos que, reuniendo las características mencionadas anteriormente, posean motor eléctrico pero cuya velocidad máxima de circulación sea de treinta (30) kilómetros por hora;

b) biciesenda: carril destinado a la circulación de bicicletas o vehículo similar no motorizado, ubicado sobre la vereda y delimitado por señalización;

c) bicirruta: carril diferenciado para el desplazamiento de bicicletas o vehículos similares no motorizados, ubicados de forma colindante a rutas y caminos provinciales y nacionales que atraviesan el territorio provincial;

d) calles "calmas": calles en que la velocidad máxima de circulación no supere los treinta (30) kilómetros por hora;

e) calles "recreativas": calles utilizadas exclusivamente para la circulación peatonal, bicicletas y vehículos no motorizados;

f) carril exclusivo: espacio de circulación sobre el margen derecho de la calle, reservado para el tránsito de determinados tipos de vehículos;

g) ciclovía: carril diferenciado para el desplazamiento de bicicletas o vehículos similares no motorizados, separados de forma física o por señalización adecuada de los otros carriles de circulación;

h) movilidad: práctica social que refiere al conjunto de desplazamientos de personas y bienes que tienen lugar por razones laborales, comerciales, educativas, sanitarias, sociales, culturales, de ocio o de cualquier otra índole;

i) movilidad sustentable: aquella que se satisface en un tiempo y con un costo razonable, en condiciones de seguridad adecuadas, que minimiza los efectos negativos sobre el entorno, el medio ambiente, la salud y la calidad de vida de las personas;

j) Sistema Urbano de Transporte de Bicicleta: red de carriles conformado por ciclovías, carriles exclusivos, biciesendas, calles "calmas", etc., y estaciones de distribución/estacionamiento de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de las ciudades, que permitan el traslado de ciclistas en condiciones de seguridad y comodidad adecuadas; y,

k) Sistema Interurbano de Transporte de Bicicleta: red de bicirrutas que conectan entre sí a las localidades de la provincia de Córdoba

Las biciesendas, bicirrutas y ciclovías serán de uso exclusivo y obligatorio para bicicletas y vehículos no motorizados en general.

TÍTULO II

ÓRGANOS DE IMPLEMENTACIÓN, SEGUIMIENTO, GESTIÓN Y PARTICIPACIÓN

ARTÍCULO 4.- Autoridad de Aplicación. La autoridad será definida por el Ejecutivo y será controlada por el Consejo Provincial de Movilidad Sustentable.

ARTÍCULO 5.- Funciones. Corresponde a la Autoridad de Aplicación:

- a) actuar en coordinación con los Municipios y Comunas para la adopción de medidas que favorezcan la movilidad sustentable en todo el ámbito de la Provincia;
- b) cooperar en el diseño y desarrollo de un sistema público de bicicletas en las Municipalidades y Comunas de la provincia de Córdoba;
- c) planificar y financiar proyectos que contemplen la construcción de ciclovías, bicisendas y bicirrutas, y la ejecución de obras de infraestructura para el desplazamiento en bicicleta en las Municipalidades y Comunas de la provincia de Córdoba;
- d) impulsar el desarrollo de sistemas urbanos de transporte de bicicletas;
- e) impulsar el desarrollo de sistemas interurbanos de transporte de bicicleta, en especial en las áreas metropolitanas;
- f) fomentar la creación de espacios de estacionamiento para bicicletas en los edificios públicos del Estado provincial y los Estados locales, así como en los edificios privados que así lo soliciten;
- g) organizar cursos, talleres, seminarios o jornadas que tengan por objeto la educación vial de la ciudadanía;
- h) promover acciones que coadyuven a la coordinación intermodal de transporte en el ámbito urbano;
- i) promover el uso de bicicletas o unidades del sistema de transporte público, mediante la adopción de medidas de fomento del mismo, así como la adopción de políticas tarifarias apropiadas a tales fines.
- j) trabajar mancomunadamente con las organizaciones vinculadas a la movilidad sustentable y a la recuperación patrimonial y cuidado ambiental.

ARTÍCULO 6.- Consejo Provincial de Movilidad Sustentable. Créase el Consejo Provincial de Movilidad Sustentable, como órgano consultivo, de concertación y participación de las administraciones públicas locales y organizaciones sindicales y sociales vinculadas a la movilidad.

El mismo estará integrado por:

- a) el Secretario de Transporte
- b) el Director de Vialidad
- b) coordinadores por cada departamento provincial;
- c) representantes de asociaciones de usuarios y organizaciones de la sociedad civil interesados en la temática; y,
- d) asociaciones gremiales de transporte público de pasajeros.

ARTÍCULO 7.- Recursos. Los recursos que demande la implementación de la presente ley se determinarán en la Ley de Presupuesto anual.

TÍTULO III

PLANIFICACIÓN E INFRAESTRUCTURA

ARTÍCULO 8.- Plan Estratégico Provincial. El Poder Ejecutivo elaborará, a partir de los informes del Consejo Provincial de Movilidad Sustentable, el Plan Estratégico de Movilidad Sustentable de la

Provincia de Córdoba, el cual establecerá los lineamientos fundamentales y contemplará los proyectos a ejecutar para el desarrollo de medios de transporte y obras de infraestructura que propendan a la efectiva implementación de un sistema de movilidad sustentable en todo el ámbito de la Provincia. El mismo deberá contener como mínimo los siguientes puntos:

- a) diagnóstico de la situación en materia de movilidad a nivel provincial;
- b) orientación general y objetivos de la movilidad en el ámbito de la provincia de Córdoba;
- c) desarrollo de infraestructura vial provincial que posibilite la movilidad sustentable y en condiciones de seguridad adecuadas;
- d) establecimiento de indicadores de seguimiento y control;
- e) elaboración de proyectos que contemplen condiciones materiales y sociales que favorezcan la progresiva utilización por parte de la ciudadanía de medios de movilidad sustentable y la consiguiente reducción de los índices de empleo del automóvil por parte de la misma; y,
- f) revisión y propuesta de reforma de la normativa vigente a nivel provincial y local, vinculada a la movilidad urbana e interurbana.

ARTÍCULO 9.- Planes Estratégicos Locales. Se invitará a las Municipalidades y Comunas a elaborar Planes Estratégicos de Movilidad Sustentable locales y/o metropolitanos, los cuales, en su caso, podrán contener como mínimo los siguientes puntos:

- a) diagnóstico de la situación en materia de movilidad a nivel local y/o metropolitano;
- b) medidas de control y ordenamiento del tráfico;
- c) posibilidad de inclusión de calles "calmas" y "recreativas";
- d) medidas de gestión y limitación del aparcamiento para el vehículo privado;
- e) medidas de potenciación del transporte colectivo;
- f) medidas de recuperación de la calidad urbana y ciudadana;
- g) medidas específicas de gestión de la movilidad;
- h) incorporación de criterios que garanticen adecuadas condiciones de accesibilidad para todos los habitantes del área local y/o metropolitana, incluidas las personas con movilidad reducida;
- i) medidas para la mejora de la movilidad de mercancías, incluyendo carga y descarga;
- j) medidas para la integración de la movilidad en las políticas urbanísticas;
- k) medidas para mejorar la calidad ambiental y el ahorro energético;
- l) medidas para la mejora del transporte público a grandes áreas y centros atractores de viajes;
- m) medidas para mejora de la seguridad vial;
- n) acciones para la distribución modal del transporte en el área local y/o metropolitana a favor de modos más limpios y eficientes;
- o) la creación de una red integrada de bisisendas, ciclovías, carriles exclusivos para bicicletas y bicirrutas, que unan parques educativos y recreativos, circuitos turísticos-culturales y ferias, e incluyendo postas de descanso, asistencia técnica y miradores.

Los mismos deberán estar en consonancia con los lineamientos que emanen del Plan Estratégico de Movilidad Sustentable de la Provincia de Córdoba.

ARTÍCULO 12.- Rutas provinciales. En toda ruta provincial nueva y/o remodelación de alguna existente, se promoverá la realización de bisisendas contiguas a su trazado, de acuerdo a las pautas que establezcan las jurisdicciones locales y se incorporarán al Sistema Interurbano de Transporte de Bicicleta.

ARTÍCULO 13.- Estacionamientos en edificios privados. Las empresas, fábricas, comercios y/o establecimientos con más de 20 empleados se dotarán de suficientes estacionamientos para bicicletas.

ARTÍCULO 14.- Estacionamientos en edificios públicos. Los edificios de los organismos pertenecientes al Estado Provincial, así como los establecimientos educativos, deberán contar con estacionamientos para bicicletas.

TÍTULO IV

PROMOCIÓN Y EDUCACIÓN

ARTÍCULO 15.- Incentivos fiscales. El Estado Provincial fomentará medidas de carácter fiscal, crediticia o de ayuda económicas que estimulen los desplazamientos a pie o en bicicleta al trabajo.

ARTÍCULO 16.- Promoción de la innovación. El Poder Ejecutivo promoverá la innovación científica y tecnológica y la producción de bienes o servicios que contribuyan al desarrollo de la movilidad sustentable.

ARTÍCULO 17.- Incentivos a empleados. Mediante programas de responsabilidad social u otros similares, las entidades privadas, organizaciones no gubernamentales y otras administraciones públicas promoverán los desplazamientos sustentables en los traslados a puestos de trabajo.

ARTÍCULO 18.- Educación vial. La Autoridad de Aplicación llevará adelante programas de educación vial dirigidos especialmente a orientar y concientizar automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta y otros medios de movilidad sustentable. Asimismo, llevará adelante campañas de concientización que tengan como fin promover la adopción de estrategias de movilidad sustentable por parte de toda la ciudadanía, enfatizando los beneficios que ello conlleva.

ARTÍCULO 19.- Estadísticas y otras investigaciones. La Autoridad de Aplicación deberá producir estadísticas e información adecuada y oportuna respecto al desarrollo de la política de movilidad sustentable en la Provincia, en aspectos tales como medios de transporte utilizados por la población, prácticas de movilidad adoptadas, accidentes de tránsito, entre otros. A estos fines podrá requerir la asistencia de universidades públicas y centros de investigación.

TÍTULO V

SEGURIDAD VIAL

ARTÍCULO 20.- Corredores seguros. La Autoridad de Aplicación y las áreas metropolitanas propiciarán la implementación de ciclovías, biciesendas, bicirrutas y carriles seguros para bicicletas y medios similares de movilidad sustentable, coordinando a tal efecto su accionar con las autoridades municipales y comunales.

TÍTULO VI

DISPOSICIONES FINALES

ARTÍCULO 21.- Adhesión. Invítase a las Municipalidades y Comunas a adherir a la presente ley.

ARTÍCULO 22.- De forma.

FUNDAMENTOS

El presente proyecto busca establecer un marco normativo para el fomento de modalidades de transporte no contaminantes, económicas y ecológicas.

Es un hecho que en nuestro país, el aumento incesante del parque automotor es un factor que perjudica enormemente la salud y la vida de las personas, por la polución que genera. En Argentina hay 3 habitantes por vehículo, es un número muy elevado si tenemos en cuenta que ese mismo ratio es de 3,4 en México y de 4,8 en Brasil. Nuestra provincia se encuentra segunda en el ranking de flotas vehiculares, sólo superada por la provincia de Buenos Aires. Las causas de esta situación pueden buscarse en la pésima y costosa política de transporte público provincial, vinculada a la privatización de ese servicio, que termina desincentivando a los usuarios, por el costo y las demoras que esto implica y volcandolos de manera masiva a la alternativa vehicular particular.

Se puede evidenciar que en los últimos años, la quema de combustibles fósiles empleada en medios de transporte, es uno de los principales contaminantes del aire en los grandes conglomerados urbanos del mundo, situación de la cual nuestra provincia no está exenta. Este aumento de la polución impacta directamente en la salud de la población en general, ocasionando enfermedades respiratorias como el asma, la enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), cáncer, enfermedades cardíacas y accidentes cerebrovasculares (ACV), entre otras.

Además, la ampliación del uso de automóviles ha llevado a dificultar el acceso y circulación dentro del espacio urbano, contribuyendo al aumento del tránsito, a la dependencia energética, los embotellamientos y los accidentes viales.

El exceso de desplazamientos con vehículos a motor de manera individualizada supone unos costos económicos, sanitarios y sociales para las ciudades que son asumidos en los presupuestos generales pero sin ser explícitamente conocidos por la población.

Los gobiernos tienen un rol fundamental a la hora de hacer compatible una vida saludable en las ciudades con la lucha contra el cambio climático. Aunque para ello haya que realizar inversiones iniciales, estas siempre serán rentables a medio y largo plazo en todos los sentidos.

Desde 2018, la Asamblea de las Naciones Unidas declaró el 3 de junio de cada año como Día Mundial de la Bicicleta, reconociendo a este vehículo como un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental y beneficia la salud. Ya que el uso de la bicicleta promueve la salud física y mental, previene el sedentarismo que constituye uno de los factores de riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles (diabetes, hipertensión, obesidad, entre otras). Además, ayuda a mejorar la buena calidad de aire en las ciudades y recupera el espacio público para las personas.

Por sus beneficios individuales y colectivos a escala local y global, la bicicleta contribuye a alcanzar 11 de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, así como las metas de reducción de emisiones contaminantes acordadas en los Acuerdos de París. La bicicleta contribuye a garantizar una movilidad urbana saludable, segura, sostenible y solidaria.

Por todos estos beneficios, la OPS/OMS exhorta a las personas tomadoras de decisión en todos los ámbitos a incluir el uso de la bicicleta en sus proyectos legislativos, de inversión y desarrollo, y en sus decisiones de política pública o institucional.

Partiendo de esta realidad, el presente proyecto de ley propone incentivar la utilización de medios de transporte sustentables como es el caso de la bicicleta en nuestra provincia, como una alternativa al empleo de automóviles y reducir de esta manera, las consecuencias antes descritas.

Consideramos que existe una escasa presencia de políticas públicas en materia de circulación vial, que promuevan la utilización de la bicicleta. Se observa una deficiencia en la infraestructura vial en cuanto a la escasa o nula presencia de bicicendas, así como problemas en su señalización.

Tampoco se han desarrollado campañas publicitarias masivas para que se respeten las bicicendas y sus usuarios. De esta forma, Córdoba muestra un atraso en la materia a pesar de que ya existen en distintos lugares del país, normativas y experiencias que avanzan en la promoción de la bicicleta como un medio masivo de movilidad; tal es el caso de la ley N° 13857 de Política de Movilidad Sustentable, sancionada en la provincia de Santa Fe, y la ley N° 2586 de creación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires.

Es así que Córdoba, siendo una de las provincias con mayor cantidad de habitantes y también con un sistema de transporte deficitario, no ha ni siquiera empezado a plantearse la problemática aquí abordada y al día de hoy resulta prácticamente imposible utilizar la bicicleta como medio de transporte en la provincia, mucho menos en la Ciudad Capital.

A raíz de lo anteriormente mencionado, es que se genera esta iniciativa como una manera de aportar desde el Estado a una planificación del territorio urbano, que contribuya al desarrollo de una relación sustentable con el ambiente y a una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos.

Hoy ya nadie discute que la gestión de las ciudades debe encararse desde un enfoque integral e integrador de los problemas sectoriales: la calidad de vida no se mide sólo por el acceso a servicios básicos, sino que debe vincularse a la conectividad y el ambiente.

En el marco del Foro Urbano Mundial, durante el XXI Congreso de CIDEU (Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano) el abordaje de las discusiones giró en torno al buen vivir ciudadano, que no sólo depende de las infraestructuras, equipamientos, el urbanismo, y la estructura de servicios básicos de una ciudad; sino que también de un conjunto de bienes intangibles denominados el alma urbana, que se compone por cuatro factores:

- Los valores que se promueven y comparten en cada ciudad
- La manera en que la ciudad crea y reparte las oportunidades
- Su capacidad de inclusión

- Su grado de equidad

Citamos estos principios, porque como bien se propone en el proceso de elaboración de la Declaración Universal de Derechos Urbanos, necesitamos mejorar las infraestructuras de coordinación para la construcción común y la generación de entornos activos que permitan gestionar la experiencia del mundo al servicio de la creación de mejores ciudades, reconociendo que “...todos construimos ciudad por pensamiento, acción u omisión” y promoviendo por lo tanto el protagonismo activo de los ciudadanos y sus organizaciones en esa construcción. Por esta razón, incluimos en el presente proyecto la creación del Consejo Provincial de Movilidad Sustentable, como una de las formas de garantizar la participación ciudadana, al mismo tiempo de promover una reapropiación de los espacios públicos y culturales por parte de la ciudadanía en general.

Es decir, el fin último de esta iniciativa es producir un cambio en las perspectivas sociales sobre nuestro entorno medio-ambiental y nuestra participación en la construcción socio-cultural. No hablamos solo de movilidad, sino de recuperación de espacios y de identidad. Una provincia con ciudades abiertas al peatón y a un medio de movilidad accesible a una mayor proporción de ciudadanos, da como resultado un espacio más democrático, con una “urbanidad” menos violenta, más amigable con la naturaleza y una recreación progresiva de la identidad social.

Por todos los motivos expuestos, solicito a mis pares acompañen el presente proyecto.

Leg. Luciana Echevarría

Bloque MST Nueva Izquierda