

PROYECTO DE LEY

Artículo 1º.- Incorpórese como Artículo 15 bis de la Ley N° 2586 de "Sistema de Transporte Público de bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires" el siguiente texto:

"Artículo 15 bis.- Beneficios de los usuarios. Todo aquel usuario que utilice al menos 3 veces por semana el Sistema de Transporte Público de Bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires y, a su vez, sea propietario o esté autorizado a conducir un vehículo radicado en la Ciudad de Buenos Aires, obtendrá un descuento del 10% en el arancel bimestral de la patente de su vehículo."

Artículo 2º.- Instese a la Autoridad de Aplicación del Sistema de Transporte Público de bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires a adecuar su reglamentación a fin de incorporar el beneficio dispuesto por el Artículo 1º de la presente ley en un plazo no mayor a 90 días de su promulgación.

Artículo 3º.- La Autoridad de Aplicación realizará una campaña de difusión y concientización del beneficio dispuesto por el Artículo 1º de la presente ley.

Artículo 4º.- Comuníquese, etc.

FUNDAMENTOS

El sector transporte en América Latina aporta un 8% a las emisiones de gases invernadero, y es evidente que las emisiones de dióxido de carbono provenientes del transporte terrestre vienen aumentando año a año, lo que obliga a tener políticas específicas para este sector, que apunten a la reducción de emisiones para mitigar el cambio climático, porque además de ser ruidosos, los vehículos desprenden en su circulación un cóctel de contaminantes sumamente nocivos para nuestra salud.

Se ha venido valorando en los últimos años los costos asociados a la problemática de la movilidad urbana, reconociendo el círculo vicioso que se plantea: más viajes en automóvil = más congestión vehicular = mayor consumo energético = más contaminación. Para solucionar este círculo vicioso se requiere un cambio de la cultura de la movilidad, un cambio de paradigma, que se centre en gestionar la movilidad de las ciudades y garantizar la accesibilidad de las personas a bienes y servicios de la manera más eficiente posible. Para ello, es fundamental dar cuenta de los efectos negativos que tiene para las ciudades y para el país una movilidad centrada en el uso del automóvil.

"Si los trenes y las bicicletas suplieran al automóvil, dejando al automóvil exclusivamente para situaciones excepcionales, sería posible comprobar que es posible vivir en las ciudades contemporáneas de manera convivencial, sin atentar segundo a segundo contra la vida y el bienestar humano."¹

"El automóvil ha mostrado sus múltiples limitaciones, trayendo más desventajas que beneficios por la alta mortandad que provoca, la mutilación y el daño físico y psíquico que ocasiona a los accidentados, la enorme cantidad de espacio que demanda, su dependencia de recursos naturales no renovables, los altos costos de adquisición y mantenimiento, comparados con otros medios de transporte, la contaminación sonora y ambiental y la dificultad de compatibilizar el transporte de unos individuos con otros."²

Plasmar en la práctica el objetivo de menos autos circulando requiere de políticas osadas por parte de los estados ya que sabemos que con la voluntad individual no alcanza. Y esas políticas tienen que ser firmes, coherentes y progresivas. Jerarquizar el desplazamiento peatonal y en bicicleta, implica ganarle espacio al auto.

"La bicicleta no ocupa mucho espacio. Para que 40.000 personas puedan cruzar un puente en una hora moviéndose a 25 kilómetros por hora, se necesita que el puente tenga 138 metros de ancho si viajan en coche y 38 metros si viajan en micro; en cambio, si van en bicicleta, el puente no necesita más de 10 metros de ancho. [...] También estando estacionados hay una diferencia enorme entre el espacio que ocupa el vehículo potencialmente rápido y la bicicleta. Donde se estaciona un automóvil caben 18 bicicletas. Para salir del estacionamiento de un estadio, 10.000 personas en bicicleta necesitan una tercera parte del tiempo que necesita el mismo número que abordan micros."³

"El movimiento del cuerpo humano aprovecha la energía metabólica disponible y acelere la locomoción. En terreno plano, el ciclista es 3 o 4 veces más veloz que el peatón, y gasta en total 5 veces menos calorías por kilómetro que él. [...] El hombre con bicicleta se convierte en dueño de sus propios movimientos, sin estorbar al vecino. La bicicleta permite a cada uno controlar el empleo de su propia energía."⁴

¹ Roxana Kreimer, 2006. *La Tiranía del automóvil. Los costos humanos del desarrollo tecnológico*. Buenos Aires, Ediciones Anarres, Pág. 95

²Ídem, Pág. 101

³Ídem, Págs. 98 y 99

⁴Ídem, Págs. 98 y 99

La bicicleta reduce uso del auto, reduce congestión, reduce tiempos de viaje, reduce emisiones, promueve modos sustentables, promueve uso eficiente del suelo, mejora la seguridad vial, mejora la habitabilidad, mejora el espacio público, fortalece la identidad social de la ciudad y promueve la intermodalidad.

Impulsar un solo tipo de medida, como construir mayor infraestructura vial o realizar una fuerte presión tributaria, no reduce efectivamente todas las externalidades generadas por el automóvil; tampoco lo hacen por sí mismas las medidas de eficiencia energética, inclusive éstas últimas, tienden a contradecir varios objetivos deseables de política pública, como la reducción de accidentes, el control del uso del suelo o la salud de la población. El elemento más importante de la gestión de la movilidad es generar los incentivos directos para disminuir el uso del automóvil particular e impulsar el uso del transporte no motorizado (caminar o usar la bicicleta) y el transporte público. El objetivo principal de dichas políticas, reiteramos, es desalentar el uso del auto particular, bajar los niveles de congestión en arterias principales, mejorar el cuidado del ambiente, el Sistema de Transporte Público de bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires, y el uso del suelo y espacio público, que de por sí es un bien escaso y debe ser compartido por todos.

Por ello proponemos otras medidas que tiendan a evitar o reducir las necesidades de viaje en automóvil particular, es decir, “empujar” la demanda de viajes fuera del automóvil impulsando modos de transporte más eficientes como el transporte no motorizado (caminar o uso de la bicicleta) y el transporte público (autobuses, sistemas BRT y metro, entre otros).

De allí la importancia de la promoción del uso de otros modos de transporte a fin de lograr una mayor comprensión del problema de movilidad en la ciudad que permita fomentar un análisis crítico sobre la sostenibilidad de diferentes estilos de vida.

Una población con cultura de la movilidad se mueve caminando, en bicicleta, en transporte público, usando eficientemente el automóvil y apoyando las estrategias que mejoran las condiciones de transporte en la ciudad.

Muchas veces, se asume que las campañas informativas son suficientes para cambiar la conducta humana. El error está en creer que sólo con ofrecer información las personas deciden un cambio de hábitos o actitudes, por el contrario, es necesario no sólo estructurar un discurso sobre los modos no motorizados y el transporte público, también se requiere fomentar la reducción del uso del automóvil con algunas medidas como las que aquí proponemos.

Reiteramos, desalentar el automóvil particular implica alentar otra forma de transporte con incentivos y alternativas previas que estimulen optar por otras formas más ecológicas, económicas y no contaminantes.

Es por todo lo antedicho que solicito la aprobación del presente proyecto de ley.