

## PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina sancionan con fuerza de ley:

### **"RÉGIMEN NACIONAL PARA LA MOVILIDAD ACTIVA, LA MICROMOVILIDAD Y LA CONVIVENCIA VIAL SEGURA"**

#### **Artículo 1º. - Objeto.**

La presente ley tiene por objeto promover la movilidad activa, garantizar la convivencia segura entre peatones, ciclistas y vehículos motorizados, y establecer el marco normativo unificado para el uso de bicicletas, bicicletas asistidas eléctricamente y dispositivos de micromovilidad en la vía pública.

#### **Artículo 2º.- Definiciones.**

A los efectos de la presente ley, se entenderá por:

a) Bicisenda: vía exclusiva para la circulación de bicicletas y bicicletas asistidas eléctricamente con potencia nominal continua no superior a doscientos cincuenta vatios (250 W) y asistencia limitada a veinticinco kilómetros por hora (25 km/h). Estará físicamente separada de la calzada vehicular y de la acera peatonal.

b) Ciclovía: carril preferencial o segregado dentro de la calzada destinado a la circulación de bicicletas, bicicletas asistidas hasta quinientos vatios (500 W) y dispositivos de micromovilidad eléctrica cuya velocidad máxima no supere los treinta kilómetros por hora (30 km/h).

c) Bicicleta asistida eléctricamente: vehículo de dos o más ruedas provisto de pedales funcionales y motor eléctrico auxiliar que interrumpe su asistencia cuando el conductor deja de pedalear o se alcanza la velocidad límite establecida.

d) Dispositivos de micromovilidad eléctrica: monopatines o patinetas eléctricas, vehículos personales eléctricos o similares, con potencia igual o inferior a quinientos vatios (500 W) y velocidad máxima de treinta kilómetros por hora (30 km/h).

e) Movilidad activa: toda forma de desplazamiento que depende de la energía humana, con o sin asistencia eléctrica, no contaminante y de bajo impacto ambiental.

### **Artículo 3º. - Prioridad de paso.**

Tendrán prioridad de circulación, en orden descendente:

- Peatones en zonas de cruce habilitadas.
- Usuarios de bisisendas.
- Usuarios de ciclovías.
- Vehículos motorizados en calzadas generales.

### **Artículo 4º. - Diseño e infraestructura.**

Las obras viales destinadas a movilidad activa deberán cumplir con las normas técnicas de seguridad y accesibilidad establecidas por el Ministerio de Transporte y las normas IRAM correspondientes, garantizando continuidad, señalización, iluminación y separación física en las bisisendas.

### **Artículo 5º. - Señalización.**

Toda bisisenda o ciclovía deberá contar con señalización vertical y horizontal específica, conforme al Manual de Señalización Vial de la Ley 24.449, indicando su uso exclusivo, velocidad máxima, sentido de circulación y prioridad de paso.

**Artículo 6º. - Compatibilidad con el tránsito automotor.**

Las ciclovías podrán coexistir con carriles vehiculares cuando el diseño lo permita, garantizando la prioridad ciclista y la visibilidad en intersecciones. En caso de conflicto entre vehículo motorizado y usuario de movilidad activa, prevalecerá la seguridad del más vulnerable.

**Artículo 7º. - Equipamiento y requisitos técnicos.**

Toda bicicleta o dispositivo de micromovilidad deberá poseer frenos en ambas ruedas, luces delantera y trasera, elementos reflectivos y timbre o bocina. Las bicicletas asistidas eléctricamente deberán contar con sistema de corte automático de motor al accionar el freno.

**Artículo 8º. - Protección personal.**

Es obligatorio el uso de casco homologado para todos los usuarios de ciclovías, bicisendas y calzadas. La autoridad local podrá reglamentar la obligatoriedad del chaleco reflectante y demás elementos de visibilidad nocturna.

**Artículo 9º.- Registro voluntario.**

El Ministerio de Transporte podrá implementar un registro voluntario de bicicletas y dispositivos eléctricos para prevención de robos y trazabilidad, sin que ello implique gravamen ni obligación de patente.

**Artículo 10º.- Seguros.**

Las bicicletas y dispositivos de micromovilidad no requerirán seguro obligatorio, salvo en los casos en que su potencia supere los quinientos vatios (500 W) o su velocidad máxima exceda los treinta kilómetros por hora (30 km/h), en cuyo caso se aplicará el régimen de la Ley 24.449.

**Artículo 11º. - Educación vial.**

El Ministerio de Educación, en coordinación con el Consejo Federal de Educación y la Agencia Nacional de Seguridad Vial, incorporará contenidos

sobre convivencia vial, movilidad activa y respeto al peatón y al ciclista dentro de los programas de educación obligatoria, conforme a la Ley 26.206 y sus modificatorias.

**Artículo 12º. - Autoridad de aplicación.**

Será autoridad de aplicación el Ministerio de Transporte de la Nación, a través de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en coordinación con las provincias y municipios.

**Artículo 13º. - Infracciones y sanciones.**

Las infracciones a la presente ley serán sancionadas conforme lo dispuesto en la Ley Nacional 24.449, sus modificatorias y reglamentaciones, según la gravedad de la falta y la autoridad de aplicación competente.

**Artículo 14º. - Adhesión.**

Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley.

**Artículo 15º. - Reglamentación.**

El Poder Ejecutivo determinará, a través de la reglamentación que estime pertinente, las disposiciones necesarias para la efectiva implementación y cumplimiento de la presente ley.

**Artículo 16º. - Comuníquese al Poder Ejecutivo.**

Firmante: Gerardo Milman

## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Desde la tradición de las libertades públicas y el reconocimiento del individuo como sujeto de derechos y responsabilidades, propongo reverar un principio elemental: la libertad de desplazamiento es tanto un logro del desarrollo urbano como una condición de la dignidad humana. En sus múltiples expresiones —peatones que acceden al espacio público, ciclistas que asumen el trayecto como acto de autonomía, conductores de automóviles que se integran en una trama compartida—, la movilidad es una manifestación viva de la libertad en acto. Al mismo tiempo, vivimos una era de cambio estructural: la emergencia de la movilidad activa, la proliferación de bicicletas con asistencia eléctrica y de dispositivos de micromovilidad nos plantea desafíos que normas antiguas no fueron diseñadas para afrontar. Es en este contexto que damos un paso audaz: unificar, modernizar, garantizar la seguridad y la convivencia.

### I. Visión conceptual y política

La movilidad urbana ya no se reduce simplemente a trasladarse de A a B. Se inserta en un marco de sostenibilidad, equidad, salud pública, reducción de emisiones, densidad urbana y calidad de vida. En ese escenario, la bicicleta y la micromovilidad se erigen no solo como alternativas al automóvil, sino como instrumentos de emancipación: emancipación individual (reducción del costo de transporte, mayor autonomía) y emancipación social (menos congestión, menos contaminación, mayor accesibilidad). Al vincular movilidad y libertad, retomamos autores que han destacado la relación entre espacio público, libertad de tránsito y ciudadanía. Como apunta el volumen *Freedom of Movement* (Springer, 2024), "la movilidad, en su dimensión cotidiana, expresa tanto la posibilidad de opción como el ejercicio de la *citoyenneté*".

Por ello, no se trata sólo de reglamentar bicicletas o ciclovías: se trata de redefinir cómo concebimos el espacio vial del siglo XXI. En un mundo donde la automatización, la emergencia climática y la urbanización transforman los patrones de vida, corresponde legislar para que la movilidad activa, segura, sea una opción real para todos. Como argumentan Holden, Gilpin y Banister en *Sustainable Mobility at Thirty* (2019), "la movilidad sostenible ha dejado de ser un ideal abstracto para convertirse en una condición de justicia urbana, salud pública y eficacia económica".

## **II. Diagnóstico de la situación local**

En nuestra República, la movilidad activa —la bicicleta— convive con un marco legal fragmentado, heredado de una época en que los autos eran el centro indiscutido del diseño urbano. La normativa nacional (como la Ley Nacional de Tránsito 24.449) no distingue claramente las nuevas tecnologías de asistencia eléctrica, no impone estándares mínimos de infraestructura para biciesendas, y deja amplios vacíos respecto de la convivencia entre peatones, ciclistas y automóviles. Esa fragmentación normativa se traduce en heterogeneidad entre jurisdicciones, incertidumbre para fabricantes, usuarios y autoridades, e inseguridad para los usuarios vulnerables.

Las ciclovías, cuando existen, frecuentemente son carriles pintados sin protección física; el ciclista se ve obligado a mezclarse con el tráfico motorizado en intersecciones peligrosas o a internarse en veredas, lo que a su vez pone en riesgo a peatones. La proliferación de bicicletas con asistencia eléctrica —y demás dispositivos de micromovilidad— sin una clasificación técnica clara genera tensiones: ¿pueden circular por ciclovías? ¿requieren casco o seguro? ¿con qué velocidad máxima? Estas lagunas crean zonas grises que obstaculizan el ejercicio libre y seguro de la movilidad activa.

Desde la óptica de la libertad, cabe decir que la ausencia de un marco normativo claro no sólo genera inseguridad vial, sino que restringe implícitamente la opción de desplazamiento, elevando barreras (licencias, inseguridad, discontinuidad de infraestructura) para quienes desean prescindir del automóvil. Nosotros proponemos una ley que expanda la libertad de movilizarse de modo activo, eficiente y seguro, al tiempo que salvaguarda el derecho de todos a circular sin estar sujetos a riesgos evitables.

### **III. Elementos de la convivencia y la seguridad**

La prioridad del peatón, la protección del ciclista y la integración del automóvil requieren tres pilares: infraestructura, reglas claras, y gobernanza eficaz.

Infraestructura. Decía John Pucher y Lewis Dijkstra en su clásico artículo "Promoting Safe Walking and Cycling to Improve Public Health: Lessons from the Netherlands and Germany" (2003) que el éxito de la movilidad activa depende de "caminos y carriles que sean seguros, convenientes y continuos, de modo que el usuario perciba que su opción es viable y deseable".

En los Países Bajos y Alemania estos enfoques han permitido reducir la siniestralidad y elevar la cuota de viajes en bici: por ejemplo, en los Países Bajos hay más de 35.000 km de vías ciclistas dedicadas, con un ambiente de infraestructura de largo aliento.

En nuestra legislación, ese nivel de estandarización no existe: no hay obligación de separación física, no hay criterios nacionales de continuidad, señalética, velocidad de diseño o intersecciones seguras para bicicletas. Tampoco se ha creado un fondo especial para cofinanciar infraestructura ciclista de escala nacional — lo que deja a los municipios muy desigualmente equipados.

Reglas claras. Libertad no implica caos: implica que los usuarios puedan anticipar qué está permitido, dónde y bajo qué condiciones. Si un usuario de bicicleta asistida llega a 30 km/h y entra en una ciclovía diseñada para 15–20 km/h, el resultado es un riesgo directo para peatones o usuarios de bici convencional. En este sentido, recientes estudios sobre "speed pedelecs" en Europa muestran que, aunque su uso crece, la normativa reguladora varía enormemente entre Alemania, Bélgica, Dinamarca, Países Bajos y Suiza.

En ausencia de definición técnica nacional clara, se produce ambigüedad regulatoria, que mina la libertad de elección y empeora la seguridad.

Gobernanza, datos y regulación. Sin información sobre siniestralidad, uso modal, condiciones de infraestructura, difícilmente podrá evaluarse la política pública. Turquín un enfoque de observatorio nacional, rendición pública de datos y mecanismos de financiación estables. La libertad de movilidad exige transparencia, rendición de cuentas y un diseño técnico-político que no dependa de improvisaciones. Como señala el estudio "Improving urban bicycle infrastructure ..." (2022) sobre Múnich: el diseño de infraestructura responde a demandas de usuarios, análisis de baches, continuidad, etc., lo que requiere gobernanza activa y evaluación.

#### **IV. Comparativo internacional y lecciones para nuestro caso**

Los Países Bajos (Holanda) constituyen una referencia paradigmática: allí, la bicicleta no es una medida marginal, es parte del sistema de transporte público y urbano. La cantidad de viajes diarios en bici es tan alta que se integra al diseño urbano, se planifica desde el Estado central y los municipios, y se prioriza mediante políticas consistentes. Por ejemplo, el estudio "Health in All Policies? The case of policies to promote bicycle use in the Netherlands" (2014) concluye que ese país cuenta con 35.000 km de ciclovías, estacionamientos

masivos de bicicletas en estaciones de tren y una cultura construida a lo largo de décadas.

Además, según datos recientes, los neerlandeses realizan aproximadamente el 23 % de sus trayectos en bicicleta, incluso en invierno, lo que muestra una cultura de uso extendido e integrada.

Alemania, por su parte, ha desarrollado una estrategia nacional de movilidad activa ("German National Cycling Plan 3.0"), con metas explícitas para convertirse en un país de "commuters en bicicleta". Este tipo de política sistemática y de alcance federal es replicable en nuestro caso.

En cuanto a la regulación de bicicletas con asistencia eléctrica, la mencionada comparación europea de "speed pedelecs" demuestra que la ausencia de normas uniformes genera brechas de seguridad y aprovechamiento. En el informe de la asociación alemana de la industria de la bicicleta (ZIV) se señala que, aunque estos vehículos pueden sustituir autos, las regulaciones varían enormemente, y sin un marco coherente el instrumento pierde eficacia.

Para nuestro país, la adopción de esos principios exige traducirlos a nuestro contexto: infraestructura protegida, estándar nacional, fondos específicos, clasificación de vehículos con asistencia, registro, seguro, educación, datos públicos, sanciones proporcionales, sin burocracia que impida la libertad de uso.

## **V. Por qué ahora y por qué con esta ley**

Hoy contamos con una convergencia de factores: la transición energética exige reducir el uso de combustibles fósiles, la urbanización creciente hace que los espacios públicos se saturen y disminuya la calidad de vida, la ciudadanía demanda alternativas de movilidad más saludables y

eficaces. Desde la óptica liberal, el Estado debe intervenir no para restringir posibilidades, sino para ampliar libertades reales, permitiendo que el ciudadano elija medios de transporte más ligeros, más sostenibles y menos costosos, siempre que esa elección respete el derecho de los demás a transitar sin peligro.

Esta ley propone intervenir en tres frentes:

- Primeramente, crear el marco jurídico que clarifique derechos, obligaciones, categorías técnicas y responsabilidades compartidas. Esto asegura que la libertad de desplazamiento sea segura, predecible y ampliamente accesible.
- En segundo lugar, dotar de infraestructura y financiamiento estable para que la opción de movilidad activa no sea una elección de pocos privilegiados, sino una alternativa real para muchos.
- Finalmente, institucionalizar la gobernanza, la educación, la disciplina vial y el monitoreo para transformar la movilidad urbana de modo sostenible, equitativo y moderno.

La libertad no consiste únicamente en permitir que cada uno use su medio de transporte como quiera; consiste en crear las condiciones para que todas las opciones relevantes sean accesibles, seguras y respetadas. En este sentido, hemos visto que cuando los Países Bajos o Alemania invierten sistemáticamente en bicicletas, no solo mejoran la movilidad, sino que fortalecen la cohesión urbana, reducen desigualdades de acceso, bajan la siniestralidad y promueven salud pública. Luego, esta ley no es un capricho técnico: es una política de libertad, de justicia urbana, de futuro.

## **VI. Crítica a la inacción y llamada al compromiso**

Permitir que continúe el modelo actual —infraestructura fragmentada, normativa obsoleta, dispositivos sin clasificación clara, y usuarios inseguros— equivale a permitir que la libertad de desplazamiento se degrade. Peatones que esquivan ciclistas en veredas, ciclistas que se exponen en calzadas sin protección, automovilistas que no respetan distancias ni prioridad: todo ello atenta contra la convivencia, la calidad de vida urbana y el derecho a moverse sin temor. Es una miopía intelectual creer que basta con pintar un carril para resolver el problema; como advierten los estudios, sin separación física, continuidad, diseño seguro y educación, las ciclovías se vuelven teatro de riesgo, no de libertad.

La libertad exige responsabilidad, y la responsabilidad exige reglas claras. No podemos seguir relegando la cuestión a ordenanzas locales sin un mínimo nacional que garantice equidad entre provincias y municipios. Tampoco podemos permitir que los avances tecnológicos —bicicletas eléctricas, micromovilidad— queden al margen o a merced de interpretación local, generando inseguridad jurídica, desigualdad de acceso y riesgos evitables.

## **VII. Conclusión**

En conclusión, esta iniciativa representa un paso fundamental hacia una movilidad urbana que sea realmente libre, segura, eficiente y moderna. Proponemos un marco legal que reconozca la bicicleta y la micromovilidad como vectores de libertad y de desarrollo, que contemple infraestructura de calidad, clara clasificación técnica de vehículos, educación vial, financiamiento, datos y sanciones proporcionales.

Tomemos la visión de la libertad como motor de transformación urbana: que ninguna persona tenga que depender de un automóvil porque no existe alternativa segura, que escuchen el clamor de los peatones, que los ciclistas se desplacen sin temer por su vida, que las

ciudades respiren, que la sostenibilidad deje de ser un mero eslogan. Como dijo el filósofo Isaiah Berlin, "la libertad para el hombre moderno no es simplemente ausencia de coerción; es la posibilidad real de elegir entre modos de vida distintos". Aquí fomentamos esa elección.

Solicito a esta Honorable Cámara la sanción de la presente ley, para que deje de ser una visión y pase a ser acción concreta.

Firmante: Gerardo Milman