



## Ley CABA N° 2586

### **Sistema de Transporte Público de Bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires**

(B.O.C.B.A. N° 2.848 del 11-1-08)

Se crea el Sistema de Transporte Público de Bicicleta para la Ciudad de Buenos Aires Buenos Aires, 6 de diciembre de 2007.

La Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sanciona con fuerza de Ley:  
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE BICICLETA PARA LA CIUDAD DE BUENOS  
AIRES

#### Capítulo I

#### Del Sistema de Transporte Público de Bicicleta

**Artículo 1° - Creación.** Se crea el Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) en el ámbito de la Ciudad de Buenos Aires.

**Artículo 2° - Definición.** Se entiende por Transporte Público de Bicicleta (TPB) un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución/estacionamiento de unidades de bicicletas ubicadas en lugares estratégicos de la Ciudad, dispuestas para su alquiler, con el fin de ser utilizadas para transportarse dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

**Artículo 3° - Objetivo.** El sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) tiene como objetivo promover el uso de la bicicleta como transporte saludable y respetuoso con el medio ambiente, y como método alternativo y complementario de transporte para reducir los niveles de congestión de tránsito.

**Artículo 4° - Criterios generales.** Los criterios que guiarán la adopción de medidas tendientes a implementar el Sistema de Transporte Público de Bicicleta deberán ser:

- a) Imponer este sistema como transporte público alternativo. Abarcará acciones positivas tendientes a hacer de este servicio un complemento del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desincentive el uso del automóvil privado.
- b) Mejorar el sistema integral de transporte urbano. Medidas destinadas a buscar soluciones para mejorar el flujo de pasajeros y resolver el problema del tránsito y de las congestiones vehiculares.

- c) Incentivar una movilidad sustentable. La misma deberá incluir el concepto de movilidad urbana limpia protegiendo al medio ambiente de la contaminación. Asimismo, ésta debiera contribuir a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.
- d) Garantizar el derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas. Estos derechos se garantizan a través de políticas que ofrezcan mayores oportunidades de movilidad a todos y con la estructura suficiente para que el sistema sea seguro en su funcionamiento, procurando entre otras cosas una red segura de carriles y una concientización social que conlleve a aplicar y hacer cumplir la normativa vigente.
- e) Promoción de espacios públicos de calidad. Esta es una de las metas a alcanzar en el desarrollo de una Ciudad que colabore con la mejora de la calidad de vida de sus habitantes.
- f) Medidas globales. Esto implicará llevar adelante una visión integral, con políticas transectoriales, que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos y de movilidad.
- g) Empezar acciones conjuntas con organismos públicos, del sector privado y/u organizaciones no gubernamentales a fin de impulsar la dotación e infraestructura necesaria para la implementación, mantenimiento y desarrollo de los circuitos que se predeterminen, como así también recibir el financiamiento a través del aporte público o privado.
- h) Fomentar y apoyar la iniciativa privada que contribuya a la promoción y explotación del Sistema de Transporte Público de Bicicleta y a la excelencia de los servicios.
- i) Participar en el diseño de políticas de seguridad en protección del usuario del Transporte Público de Bicicleta.
- j) Crear el Registro de Prestadores del Sistema de Transporte Público de Bicicleta.
- Artículo 5° - Aplicación del Código de Tránsito y Transporte. Sin perjuicio de lo establecido en la presente ley, es de plena aplicación a este sistema lo establecido respecto de requisitos para vehículos, conductores y reglas de circulación para ciclorodados en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad de Buenos Aires.

## Capítulo II

### Características del Sistema de Transporte Público de Bicicleta

**Artículo 6° - Características del sistema.** El Sistema de Transporte Público de Bicicleta (TPB) será un servicio accesible a todos aquellos que se registren como usuarios y que cumplan con los requisitos y las obligaciones para hacer uso del mismo.

**Artículo 7° - Componentes.** El Sistema de Transporte Público de Bicicleta estará compuesto por:

a) *Estaciones de distribución/estacionamiento.* Las mismas se ubicarán en lugares estratégicos de trasbordo, tales como: estaciones ferroviarias, terminales ferroviarias, de subterráneos, de ómnibus y fluviales, centros de trasbordo de transporte público, espacios verdes y recreativos, establecimientos educativos de todos los niveles, museos, polideportivos, clubes, entre otros.

b) *Unidades de bicicletas.* Cada estación de distribución contará con un mínimo de unidades de bicicletas para poner a disposición de los usuarios, la cuál variará según la demanda de la estación.

c) *Centros de información/atención:* los usuarios contarán con estos centros dispuestos en las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido. Los mismos tendrán como función ofrecer acceso a planos de ubicación de la red de estaciones de

suministro, contar con teléfono para llamadas restringidas a servicios asistenciales, entre otras.

d) *Señalización adecuada y distintiva*: todo el Sistema de Señalización del Transporte Público de Bicicleta deberá ser distintivo y de fácil identificación.

**Artículo 8° - Estaciones de distribución/estacionamiento.** Son las instalaciones que se dispondrán a lo largo de la Ciudad, en lugares estratégicos y que deberán contar con la cantidad de unidades de bicicletas necesarias según la demanda, con lugares de estacionamiento con mecanismos de seguridad para impedir el robo o hurto de las mismas y con personal idóneo para la atención y el asesoramiento de los usuarios.

**Artículo 9° - Bicicletas.** Las unidades que integren la dotación de bicicletas de este sistema de transporte público deberán cumplir con los siguientes requisitos mínimos:

- a) Uniformidad en el diseño.
- b) Sistema de identificación alfanumérico particular.
- c) Luces delanteras y traseras de dínamo.
- d) Timbre.
- e) Sistemas de frenos.
- f) Bloqueo antirrobo.
- g) Anclaje a los sistemas que se establezcan para estacionamiento en las estaciones de suministro/estacionamiento.
- h) Un portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.

Al momento de gestionar el carnet de usuario establecido en el artículo 13 de la presente ley, se debe hacer entrega a quien lo requiera de un casco homologado o certificado, el cual queda a cargo del usuario y debe ser devuelto si se abandona el sistema. Además, en todas las estaciones de distribución/estacionamiento debe haber cascos disponibles para aquellos usuarios que no los posean.

**Artículo 10 - Centros de atención al usuario.** Estos centros de atención estarán distribuidos por la Ciudad entre los recorridos que separan a las principales estaciones de distribución/estacionamiento como cabinas con información y servicios disponibles para el usuario. Además contarán con mapas de la Ciudad de Buenos Aires, planos de ubicación de las estaciones de distribución/estacionamiento y de la red de carriles, acceso telefónico a servicio de reparación de averías e información, así como todo otro servicio anexo al sistema que fuese necesario.

**Artículo 11 - Señalización adecuada.** Todo el Sistema de Señalización del Transporte Público de Bicicleta (TPB) deberá ser uniforme y de características particulares, conforme a la normativa vigente en materia de tránsito y mobiliario urbano.

### Capítulo III De los usuarios

**Artículo 12 - Usuarios.** Se considera usuario del Transporte Público de Bicicletas (TPB) a toda persona física que haga uso de este medio, habiendo accedido al sistema tras la adquisición del carnet de usuario. Sin perjuicio de ello, otros ciclistas pueden utilizar los

lugares de estacionamiento de las estaciones del sistema abonando el arancel que se establezca.

**Artículo 13 - Carnet de usuario.** El acceso al servicio de Transporte Público de Bicicleta (TPB) se concretará a través del pago de un abono y adquisición del carnet de usuario que será personal e intransferible. El mismo se tramitará según lo disponga la autoridad de aplicación y tendrá las características que ésta establezca.

**Artículo 14 - Requisitos.** Son requisitos para acceder al carnet de usuario:

- a) Acreditar identidad y domicilio, mediante la presentación del Documento Nacional de Identidad.
- b) Ser mayor de dieciocho (18) años. Sin perjuicio de ello, los menores de entre dieciséis (16) años y dieciséis (18) años, podrán adquirirlo previa autorización de sus padres o tutores.
- c) Declarar tener capacidad física y psíquica para utilizar este sistema de transporte.
- d) Abonar la tarifa correspondiente al abono mínimo, dentro de la cual se incluirá el porcentaje destinado para cubrir el seguro de responsabilidad civil.

**Artículo 15 - Derechos del usuario:** sin perjuicio de los establecidos en la Ley Nacional de Defensa del Consumidor N° 24.240, son derechos del usuario del TPB los siguientes:

- a) Una vez adquirido el carnet de usuario, el titular tiene derecho a acceder al sistema en cualquiera de sus estaciones y hacer uso del servicio.
- b) El usuario tiene derecho a ser informado de las características particulares del sistema y de su funcionamiento.
- c) El usuario tiene el derecho de solicitar y recibir asistencia frente a averías o inconvenientes relacionados con el uso del servicio.

**Artículo 16 - Obligaciones de los usuarios respecto del servicio:**

- a) Deben hacer uso de este servicio con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general, al tránsito y a los peatones.
- b) Deben abonar la tarifa previa utilización del servicio.
- c) Deben llevar siempre consigo su carnet de usuario.
- d) Una vez activado el carnet de usuario, podrá retirar una bicicleta de cualquiera de las estaciones de distribución/estacionamiento.
- e) Deben asumir la guarda y custodia de la bicicleta que retiran, quedando esta bajo la exclusiva responsabilidad del mismo hasta su devolución.
- f) En caso de robo o hurto, el usuario deberá realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla en alguna de las estaciones de suministro/estacionamiento.
- g) Una vez utilizado el servicio, deberá devolver la unidad en la estación de distribución / estacionamiento más cercana a su destino.

**Artículo 17 - Obligaciones de los usuarios respecto de la circulación:**

- a) Deben circular con las bicicletas exclusivamente dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- b) Sólo se podrán estacionar las bicicletas del sistema TPB en las estaciones de distribución / estacionamiento autorizadas a tal fin.
- c) En todo momento deben respetar las reglas de circulación establecidas en el Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad.
- d) El usuario debe viajar sin acompañantes en el vehículo.

**Artículo 18 - Incumplimientos.** A través de la reglamentación, el Poder Ejecutivo determinará las sanciones de las que serán susceptibles los usuarios que infrinjan alguna de estas obligaciones.

#### Capítulo IV De la infraestructura

**Artículo 19 - Obligación previa.** Para implementar el sistema de TPB, se debe garantizar una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.

**Artículo 20 - Sistema de red de carriles.** La Ciudad implementará un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelacione las principales áreas conflictivas y de origen/destino del tránsito existente y potencial de bicicletas.

**Artículo 21 - El sistema de red de carriles** estará conformado por carriles exclusivos o ciclovías, biciesendas, calles o carriles preferenciales. En todos los casos deben tener trazados y dimensiones de seguridad adecuados, única o doble circulación, iluminación, señalización y sistema de información al ciclista.

**Artículo 22 - Requisitos de calidad de la infraestructura:**

- a) Los carriles destinados al uso de bicicleta estarán conformados por el mismo material que el resto de la calzada, incorporando las señalizaciones horizontales y verticales adecuadas y dotándolo de una división que lo separe del resto del tránsito.
- b) Los carriles serán de sentido único o doble mano y podrán estar situados a ambos lados de la calzada.
- c) Debe procurarse la mayor visibilidad en las intersecciones evitando maniobras inesperadas especialmente en los giros, dando prioridad al ciclista en las maniobras e incorporaciones y facilitando su visibilidad a los conductores de otros vehículos mediante la señalización correspondiente.
- d) En el caso en que las biciesendas sean construidas sobre las aceras, la calidad del revestimiento ha de cumplir los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída.

#### Capítulo V Programas de concientización

**Artículo 23 -** El Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires debe poner en marcha los programas de capacitación y educación dispuestos por el Código de Tránsito y Transporte y por la Ley de Educación Vial N° 2.297

**Artículo 24 -** Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo anterior, la autoridad de aplicación del Código de Tránsito y Transporte desarrollará programas de educación vial dirigidos especialmente a orientar y concientizar a automovilistas, conductores de transporte público, motociclistas, ciclistas y peatones en cuanto al uso responsable de la bicicleta. Asimismo, promoverá campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones.

Capítulo VI  
Financiamiento

**Artículo 25** - Los recursos para afrontar los gastos que demande el Sistema de Transporte Público de Bicicletas (TPB) podrán ser:

- a) Los créditos presupuestarios asignados para cada ejercicio, que garantizan las etapas de ejecución y el mantenimiento del servicio.
- b) Los aportes provenientes del Gobierno Nacional.
- c) Los préstamos o aportes internacionales.
- d) Los provenientes de disposiciones testamentarias y donaciones.
- e) Los generados por el propio sistema, si los hubiere.
- f) El canon obtenido por las concesiones que el Poder Ejecutivo otorgue en aplicación de las prescripciones de la presente ley, proveniente de entidades privadas, empresas y de particulares.
- g) Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente ley.

Capítulo VII  
Autorizaciones al Poder Ejecutivo

**Artículo 26** - Se autoriza al Poder Ejecutivo a firmar Convenios de Cooperación y gestionar créditos para la implementación de este Sistema.

**Artículo 27** - El Poder Ejecutivo preferentemente prestará el servicio mediante la concesión del mismo, ya sea mediante procesos de licitación convocados al efecto, como a través de iniciativas privadas provenientes de particulares y empresas, y en tanto el plazo de concesión sea superior a los cinco (5) años.

Capítulo VIII  
Reglamentación

**Artículo 28** - El Poder Ejecutivo reglamentará la presente ley en el lapso de 180 días corridos de la fecha de su publicación.

**Cláusula Transitoria:** el Poder Ejecutivo, a través del organismo técnico que corresponda, en el plazo de ciento veinte (120) días corridos de publicada la presente, debe realizar estudios sobre las necesidades que conlleven la puesta en marcha del Sistema de Transporte Público de Bicicleta, a fin de evaluar la ubicación estratégica de las estaciones de suministro, la red de carriles ha construir para facilitar la circulación en este medio de transporte, los recorridos posibles entre estaciones de distribución/suministro, así como la cantidad de unidades de bicicletas necesarias para hacer frente a la posible demanda.

**Artículo 29** - Comuníquese, etc.-