



**Ley Nacional N° 25965**  
**“Ley anticiclista” comentada por ACU**

**Modificación de la Ley N° 24449**  
**Ley Nacional de Tránsito y Seguridad**

### **Historial**

La Ley Nacional de Tránsito, tal como estaba vigente a mediados del 2004, no contemplaba las especificidades de la bicicleta, imponiendo también restricciones de circulación en rutas nacionales que generaba situaciones discriminatorias e interpretaciones arbitrarias de las autoridades de aplicación, sobre todo la Gendarmería Nacional.

Este último tema era la principal preocupación de la Asociación de Tránsito de Ciclistas en Ruta (ATRACIR) y motivo de muchas de las marchas de protesta que convocó. Por ello eran referentes de los ciclistas “ruterros”.

Si bien teníamos múltiples coincidencias, también hicimos públicas nuestras diferencias con ATRACIR -desde nuestro boletín, en talleres y debates temáticos- respecto de los tiempos y los “aliados” políticos necesarios para modificar una norma de nivel nacional. Entendíamos en ACU, que la sociedad y sus representantes no estaban preparados para asumir los cambios legales que disminuyeran las discriminaciones hacia los ciclistas.

Se promovió entonces desde ATRACIR un proyecto de Ley en el Congreso Nacional para construcción de ciclovías paralelas a las rutas, cuando el tema de la bici no estaba en la agenda de ningún político. Resultado: el proyecto fue destruido por asesores pusilánimes e incompetentes, y el texto final no soluciona ninguno de los problemas preexistentes. Y además reitera situaciones ya legisladas anteriormente e incorpora “lindesas” como guardabarros, espejos, ropa suelta (sic), calzado y obligatoriedad del casco.

Impone obligatoriedades en materia de elementos de seguridad sin ningún rigor técnico, generando perdidas de derechos en los usuarios, y complejidad de interpretación para la fabricación y comercialización de dichos elementos. Complejidad que se trasladó a la autoridad de aplicación. ¿O no escucharon que hay retención de bicicletas por falta de espejos?

## Texto comentado

*\*Nota: el texto en verde es comentario de la Asociación de Ciclistas Urbanos*

Sancionada: 17-11-2004  
Promulgada de Hecho: 20-12-2004  
BO N° 30552 21-12-2004. -

**ARTÍCULO 1º.**- Incorpórase como inc. II bis) del Art 5º Definiciones de la Ley 24.449 el siguiente:

II bis):Ciclovías: Carriles diferenciados para el desplazamiento de bicicletas o vehículo similar no motorizado, físicamente separados de los otros carriles de circulación, mediante construcciones permanentes.

*Si bien incorpora una definición de ciclovía no contenida en el texto original de la Ley, las expresiones “físicamente separados” y “construcciones permanentes” marcan un límite legal al diseño. Además desconoce otras definiciones y variantes de vías ciclistas, difundidas por otros usuarios, presentes en legislaciones anteriores y manuales técnicos.*

**ARTICULO 2º.**- Incorpórase como inc.f) del Art. 9º Educación Vial de la Ley 24.449 el siguiente:

Inc. f) Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones.

*Se reiteran conceptos ya expresados en el art. 9º y 10º de la Ley 24449 vigentes e incumplidos desde 1995.*

**ARTICULO 3º.**- Incorpórase como Artículo 21 bis Estructura Vial Complementaria de la Ley 24.449 el siguiente:

Art. 21 bis Estructura Vial Complementaria: En el estudio previo a la construcción de ciclovías en las obras viales existentes o a construirse, deberá analizarse la demanda del tránsito de en la zona de influencia, a fin de determinar la necesidad, razonabilidad de su ejecución, la capacidad y la densidad de la vía.

*Ubica la obra cicloviaria en la categoría de “complementaria”, término no presente en la Ley 24449 en sus capítulos referidos a Vía Pública y Estructura Vial (21º a 27º). La redacción hace referencia a un estudio previo a la construcción de ciclovías. De esta forma, y con un simple manipuleo de los mismos, cualquier órgano ejecutivo tiene la “excusa perfecta” para justificar la inviabilidad de la obra cicloviaria.*

**ARTICULO 4º.**-Incorpórase como Art. 46 bis) Ciclovías de la Ley 24.449 el siguiente texto:

Art. 46 bis: Ciclovías. Las autoridades competentes promoverán la planificación y

construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

***El término promoverán no obliga a la construcción, pero de realizarse esta en condiciones no seguras o con desconocimiento del diseño ciclovionario, si se obliga al usuario a utilizarlas.***

**ARTÍCULO 5º.**-Sustitúyese el apartado 3 del inc.b) del Art.49. Estacionamiento, de la Ley 24.449 por el siguiente: Prohibiciones

3) Sobre la senda para peatones o bicicletas, aceras, rieles, sobre la calzada, y en los diez metros anteriores y posteriores a la parada del transporte de pasajeros. Tampoco se admite la detención voluntaria. No obstante se puede autorizar, señal mediante, a estacionar en la parte externa de la vereda, cuando su ancho sea mayor a 2,00 metros y la intensidad de tráfico peatonal así lo permita.

***Redundante. En la anterior redacción ya existía la prohibición de estacionar sobre "sendas para bicicletas".***

**ARTÍCULO 6º.**- Agréguese al Art. 49 como inc.d) el siguiente:

Inc.d) La autoridad de tránsito en sus disposiciones de ordenamiento urbano deberá incluir normas que tornen obligatoria la delimitación de espacios para el estacionamiento o guarda de bicicletas y similares en todos los establecimientos con gran concurrencia de público. Igualmente se deberán tomar las previsiones antes indicadas en los garajes, parques y playas destinados al estacionamiento de vehículos automotores.

***Este agregado, valioso, tiene un carácter abstracto.***

**ARTICULO 7º.**- Incorporase el Art. 40 bis) Requisitos para circular con bicicletas.

Para poder circular con bicicleta es indispensable que el vehículo tenga:

- a) Un sistema de rodamiento, dirección y freno permanente y eficaz.
- b) Espejos retrovisores en ambos lados;
- c) Timbre, bocina o similar;
- d) Que el conductor lleve puesto un casco protector, no use ropa suelta, y que ésta sea preferentemente de colores claros, y utilice calzado que se afirme con seguridad a los pedales.
- e) Que el conductor sea su único ocupante con la excepción del transporte de una carga, o de un niño, ubicados en un portaequipaje o asiento especial cuyos pesos no pongan en riesgo la maniobrabilidad y estabilidad del vehículo.
- f) Guardabarros sobre ambas ruedas.
- g) Luces y señalización reflectiva.

***Dirección y frenos ya estaban legislados en el art. 29 (Condiciones de Seguridad). La nueva redacción suprime el calificativo de seguro. En lo referido a sistema de rodamiento también estaba previsto en el mismo artículo, y con más especificaciones.***

***Agrega la obligatoriedad de espejos, sin considerar tiempos de adaptación ni especificar alcance, orientación, sujeción, etc.***

***El inc. C) tampoco tiene especificaciones técnicas.***

*En el inc. d) consideramos que es técnicamente correcto, unificar en un mismo artículo elementos diferentes. Máxime cuando algunos son para seguridad activa y otros de seguridad pasiva.*

*Con respecto al casco más que “protector” debe ser homologado y NO obligatorio*

*Los términos “protector”, “ropa suelta”, “colores claros” y “se afirme con seguridad” dan lugar a subjetividades tanto de los usuarios como de las autoridades de aplicación y juzgamiento, más allá del debate que pueda originar la utilidad o no de los elementos tratados y la obligatoriedad de su uso.*

*Hablar de un único ocupante convierte en ilegal un “tandem” u otros tipos de ciclorodados diseñados y fabricados para conductor y pasajero/os.*

*Con respecto a la carga el art. 48 (Prohibiciones), ya legislaba de manera más específica sobre el tema. Al igual que en incisos anteriores referirse a “asiento especial” es muy vago.*

*Los guardabarros están relacionados tangencialmente con la seguridad del ciclista. Básicamente a la distracción que pudiera ocasionar el “salpicado” de barro o líquidos sobre la ropa del ciclista, ya que el mismo no afecta a los otros usuarios.*

*Cabe mencionar que la utilización de guardabarros trasero de color blanco es un elemento importante para la visión de una bicicleta en marcha diurna o falta de iluminación trasera en marcha nocturna. Igualmente hacemos notar la dificultad de integrar los mismos con los sistemas de freno más modernos. Entendemos también que estos razonamientos no guiaron a los redactores del inciso.*

*El punto g) agrega sin especificación los reflectivos y redundante con mucho menos especificación a lo contenido en el art. 31 (Sistema de Iluminación)*

**ARTICULO 8ª.**- Invítase a los gobiernos provinciales y al de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a adherir a la presente ley.

**ARTICULO 9ª** - Comuníquese al Poder Ejecutivo Nacional

---

### **Extracto de la nota enviada a la ACU por ATRACIR y publicada en su Web**

*\*Nota: negrita y subrayado son agregados nuestros*

*“Enviado el miércoles, 13 de abril, 2005 - 11:25 am:*

*1 - En primer lugar les informamos que el Congreso de la Nación, luego de **intensas gestiones realizadas por ATRACIR**, ha dado sanción plena a la ley 25965 que modifica la ley nacional de tránsito 24449, e **incluye** a la bicicleta como medio de transporte y **obliga** a desarrollar estudios para la construcción de carriles*

para bicicletas en la red vial, y el Poder ejecutivo la promulgó definitivamente el día 20-12-2004 y fue publicada en el Boletín Oficial n° 30552 el día martes 21-12-2004.

2 - La ley recientemente emitida por el Congreso Nacional **no es el proyecto original presentado por nosotros** y el senado no incluyó algunos artículos aprobados por la HCD que se habían consensuado con nosotros y **tampoco nos consultó sobre el proyecto sancionado** y se logró luego de que **nuestra Asociación haya presentado estudios muy serios ante los organismos correspondientes**, incluyendo el proyecto de ley, pero, **de todos modos**, tiene aspectos que son muy importantes y favorables a la actividad.-

3 - **Es la primera vez que se legisla** a favor del uso de la bicicleta en la República Argentina, algo sin precedentes. **Esto tiene que alegrarnos** y alentarnos a seguir adelante en la conquista de los derechos que nos asisten y ejercer una mejor defensa de los mismos, para circular con libertad y seguridad en bicicleta, ya que se comienza un camino favorable para el desarrollo del ciclismo en general.-“

Y contrariamente a la opinión de los directivos de ATRACIR esto no nos alegra. Por eso este informe.

ACU  
Asociación Ciclistas Urbanos