



LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE ENTRE RÍOS SANCIONA CON FUERZA DE LEY: POLÍTICAS PÚBLICAS PARA UNA MOVILIDAD ACTIVA DESARROLLADA

TÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

CAPÍTULO 1º

OBJETO Y PRINCIPIOS

Artículo 1º: Objeto. La presente ley promueve el uso de la bicicleta y demás vehículos de movilidad activa, de manera funcional, segura y sostenible ambientalmente, a través de una infraestructura adecuada y una intermodalidad operativa con el transporte público de pasajeros.

Artículo 2º: Principios. La política de movilidad activa se asienta en los siguientes principios:

- a) La persona humana es el eje fundamental.
- b) El derecho de la ciudadanía a transitar en condiciones seguras y funcionales a sus propias necesidades.
- c) La educación vial como herramienta para construir una sociedad tolerante y respetuosa.
- d) La circulación sostenible de las personas.
- e) El fomento del transporte intermodal con baja emisión de carbono.
- f) La planificación de políticas públicas de forma articulada entre el gobierno provincial y los gobiernos locales.
- g) El acceso favorable a los vehículos de movilidad activa.
- h) La participación ciudadana como parte integrante del proceso de toma de

decisiones.

i) La colaboración público-privada para la financiación de infraestructuras y servicios.

CAPÍTULO 2º

DEFINICIONES

Artículo 3º: Definiciones. A los fines de comprender esta ley se establecen las siguientes definiciones :

VEHÍCULOS DE MOVILIDAD ACTIVA: cualquier medio de transporte sin motor de combustión e impulsado a través del esfuerzo físico humano. Este tipo de movilidad puede eventualmente ser asistida por un motor eléctrico. Los vehículos de movilidad activa comprenden: bicicleta, bicicleta de carga, patineta, patín, monopatín, monopatín eléctrico, etc.

INFRAESTRUCTURA DE MOVILIDAD ACTIVA: conjunto de carriles y estacionamientos públicos para el uso de vehículos de movilidad activa.

BICISENDA: espacio señalizado y acondicionado para la circulación de los vehículos de movilidad activa.

CALLE CALMA: calle donde la velocidad máxima de circulación no debe superar los treinta (30) km/h.

CALLE RECREATIVA: calle exclusivamente utilizada para la circulación de peatones y vehículos de movilidad activa en determinados días y horarios.

CICLOVÍA: carril de uso exclusivo y diferenciado para el tránsito de los vehículos de movilidad activa, físicamente separado del resto de los carriles de circulación por una señalización adecuada.

SISTEMA URBANO DE MOVILIDAD ACTIVA: refiere al conjunto de la infraestructura y de los vehículos de movilidad activa.

SISTEMA INTERURBANO DE MOVILIDAD ACTIVA: refiere a los vehículos e infraestructura de movilidad activa que conectan las localidades entre sí.

TÍTULO II

AUTORIDADES Y RECURSOS

CAPÍTULO 1º

AUTORIDAD DE APLICACIÓN

Artículo 4º: Autoridad de aplicación. La autoridad de aplicación de la presente ley es la Secretaría de Transporte dependiente del Ministerio de Infraestructura, Planeamiento y Servicios, o el organismo que en el futuro lo reemplace, la cual debe garantizar la intervención del Observatorio de Seguridad Vial dependiente del Ministerio de Seguridad y Justicia.

Artículo 5º: Funciones. Corresponde a la autoridad de aplicación las siguientes funciones:

- a) Desarrollar sistemas interurbanos de movilidad activa seguros y cuidadosos del ambiente.
- b) Cooperar con los gobiernos locales en el diseño y planificación de los sistemas urbanos de movilidad activa.
- c) Contribuir al financiamiento de proyectos que potencien la movilidad activa.
- d) Construir estacionamientos públicos para el uso de los vehículos de movilidad activa.
- e) Promover la intermodalidad entre los vehículos de movilidad activa y el transporte público.
- f) En coordinación con el Observatorio de Seguridad Vial, generar las estadísticas necesarias para mejorar la implementación de las políticas públicas de movilidad activa.
- g) Hacer difusión activa sobre educación y seguridad vial.

CAPÍTULO 2°

MESA ENTRERRIANA DE MOVILIDAD ACTIVA

Artículo 6°: Creación. Créase la Mesa Entrerriana de Movilidad Activa como órgano consultivo, de concertación y participación del gobierno provincial, los gobiernos locales, organismos públicos y asociaciones vinculadas con la movilidad activa. La misma será presidida por la Secretaría de Transporte y estará compuesta por la Secretaría de Gobiernos Locales, la Dirección de Participación Ciudadana y el Observatorio de Seguridad Vial del Ministerio de Seguridad y Justicia, o los organismos que en el futuro los reemplacen. Asimismo, serán parte integrante de la Mesa, representantes de las localidades considerando criterios territoriales, las asociaciones de usuarios, los sindicatos de trabajadores del transporte público y las universidades. La cantidad de miembros y la representación específica serán determinadas en la reglamentación que corresponda.

Artículo 7°: Funciones. La Mesa Entrerriana de Movilidad Activa tiene las siguientes funciones:

- a) Asesorar a la autoridad de aplicación en el diseño y planificación de las políticas públicas de movilidad activa.
- b) Evaluar y proponer mejoras en las políticas públicas de movilidad activa, particularmente en lo que refiere a la infraestructura, seguridad vial e intermodalidad.
- c) Asesorar a las autoridades municipales y comunales en materia de movilidad activa.
- d) Toda otra función establecida en la reglamentación de la presente ley.

Artículo 8°: Funcionamiento. La Mesa determinará la forma en la que se reunirá, no pudiendo ser menos de una (1) vez al año. Será convocada por el

presidente o por pedido expreso de la mayoría de sus miembros. La Mesa definirá sus propias normas de funcionamiento.

Artículo 9º: Educación vial. Es obligación de la autoridad de aplicación instrumentar un sistema de difusión permanente sobre los beneficios de utilizar vehículos de movilidad activa conforme la Ley N° 23.348 de Educación Vial.

CAPÍTULO 3º

RECURSOS

Artículo 10: Recursos. Los recursos que demande la implementación de la presente ley provienen de las siguientes fuentes:

- a) Fondos asignados por la Ley de Presupuesto de la Administración Provincial. b) Aportes del Poder Ejecutivo Nacional.
- c) Préstamos o aportes internacionales.
- d) Donaciones o disposiciones testamentarias.
- f) Todo otro recurso obtenido a los fines de la presente ley.

TÍTULO III

PLANIFICACIÓN, INFRAESTRUCTURA Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD ACTIVA

CAPÍTULO 1º

PLANIFICACIÓN

Artículo 11: Plan estratégico de movilidad activa. La autoridad de aplicación debe elaborar un plan estratégico de movilidad activa en el cual estén considerados los aportes de la Mesa Entrerriana de Movilidad Activa.

El plan debe contener mínimamente: una visión colectiva basada en valores, un diagnóstico de situación, los ejes fundamentales, objetivos, proyectos estratégicos e indicadores precisos y verificables para el seguimiento, evaluación y mejora periódica del plan.

Artículo 12: Planes estratégicos locales. Se invita a las municipalidades y comunas a elaborar sus respectivos planes estratégicos de movilidad activa, considerando los lineamientos y principios establecidos en esta ley.

Artículo 13: Estadísticas. La autoridad de aplicación de manera conjunta con el Observatorio de Seguridad Vial, deben generar estadísticas e información adecuada y oportuna respecto al estado de situación de la movilidad activa en la Provincia de Entre Ríos y al impacto de las políticas implementadas.

CAPÍTULO 2º

INFRAESTRUCTURA

Artículo 14: Fomento de ciclovías. En toda nueva ruta provincial y en la remodelación de las rutas existentes, se fomenta, en la medida de lo posible, la realización de ciclovías seguras.

Artículo 15: Deberes de las autoridades provinciales y locales. Las autoridades provinciales en conjunto con las autoridades locales, deben garantizar que la infraestructura de movilidad activa se integre adecuadamente en el tejido urbano, respetando las particularidades y necesidades locales.

Artículo 16: Estacionamientos públicos. De manera obligatoria, los edificios públicos deben contar con estacionamientos de bicicletas y demás vehículos de movilidad activa. En el caso de existir imposibilidad material para su realización, dicha inviabilidad deberá estar debidamente fundada.

Artículo 17: Equipaje. El transporte automotor interurbano de pasajeros debe permitir el traslado de bicicletas y demás vehículos de movilidad activa como equipaje del pasajero. La autoridad de aplicación establecerá una reglamentación que definirá las condiciones bajo las cuales podrá realizarse el traslado.

CAPÍTULO 3° PROMOCIÓN

Artículo 18: Incentivos fiscales e innovación. El gobierno provincial debe generar incentivos económicos y fiscales para fomentar la producción e innovación en vehículos de movilidad activa, sus componentes, accesorios y software; de manera coherente con lo dispuesto por la Ley N° 11.162 Art. 5° inciso e.

Artículo 19: Incentivos para empleados estatales. A través del Sistema de Crédito de la Provincia de Entre Ríos (Sidecreer) u otros programas similares, la administración pública y demás organismos estatales deberán promover el uso de la bicicleta u otros vehículos de movilidad activa en los traslados a puestos de trabajo.

TÍTULO IV

CAPÍTULO ÚNICO

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 20: Adhesión. Se invita a las municipalidades y comunas a adherir a la presente ley.

Artículo 21: Reglamentación. El Poder Ejecutivo provincial reglamentará la presente ley en un plazo máximo de 90 días corridos a partir de su promulgación.

Artículo 22: De forma.

Autor : Juan Manuel Rossi

Coautores: LENA, Gabriela, LOPEZ, Marcelo, STREITENBERGER, Carolina, LANER, Carola

Bloque Juntos por Entre Ríos

FUNDAMENTOS

Honorable Cámara:

La bicicleta, que comenzó a popularizarse en Argentina hacia fines del siglo XIX, ha sido utilizada por diversas generaciones de argentinos (Cinto & Quiroga, 2017). Hoy en día la bicicleta sigue siendo un medio de transporte de uso masivo, como en el caso paradigmático, de las y los jóvenes que trabajan como repartidores de mercancías vendidas desde plataformas digitales. Sin embargo, además de los tradicionales patines y patinetas, la evolución tecnológica ha dado lugar a nuevos vehículos de movilidad activa, como por ejemplo: los monopatines eléctricos.

Estos últimos se posicionan como una opción innovadora para desplazamientos urbanos de corta distancia a partir de su auge en la pandemia. Este vehículo se destaca por consumir en promedio, entre 100 y 200 vatios por kilómetro, evidenciando su alta eficiencia energética frente a otros medios de transporte motorizados. A pesar de no contar con estadísticas locales, se puede observar una tendencia creciente en su uso. Según Galileo Vidoni, politólogo y coordinador del área de movilidad del Centro de Estudios Metropolitanos (CEM), en 2024 en CABA se observó un crecimiento sostenido en el volumen de ventas y uso de estos dispositivos (Brunetto, 2024).

Según datos oficiales publicados por el municipio de Paraná en diciembre del 2023, el sistema de bicicletas públicas Bicivía cuenta con más de 17.000 usuarios registrados (Municipalidad de Paraná, 2023). Así y todo, un estudio realizado por la Universidad Nacional de Entre Ríos (UNER) en colaboración con el municipio, indica que, aunque el uso de la bicicleta ha aumentado globalmente, en la capital provincial no existen suficientes carriles exclusivos para ciclistas que conecten las zonas periféricas con el centro, lo que desalienta y/o dificulta su uso (UNO Entre Ríos, 2021). Los caminos exclusivos son fundamentales para permitir conexiones eficaces y seguras entre zonas residenciales, lugares de trabajo, instituciones educativas,

comercios y estaciones de transporte público, fomentando de esta manera, un sistema de movilidad activa urbano funcional a las necesidades de una parte de la

ciudadanía y no un uso recreativo solamente.

Además de los carriles exclusivos, la seguridad vial es otro de los principales reclamos que nos han planteado las y los ciclistas entrerrianos. Según datos del Ministerio de Transporte de Argentina, en el 2022 se registraron más de 1.000 accidentes con bicicletas en rutas nacionales (Tiscornia, 2024). En 2024, 1 de cada 20 víctimas fatales de siniestralidad vial en rutas nacionales fueron ciclistas (Dirección de Estadística Vial & Dirección Nacional de Observatorio Vial, 2025, p. 26). Por esta razón, la Mesa Entrerriana de Movilidad Activa tiene, entre sus funciones establecidas en el artículo 7° inciso b), la evaluación y proposición de mejoras en seguridad vial, intermodalidad e infraestructura. En el mismo sentido, en el artículo 14 se fomenta la construcción de ciclovías seguras en nuevas rutas provinciales o remodelaciones de rutas existentes siempre que sea posible. Un reclamo recurrente de los ciclistas de ruta.

Con la aprobación de esta ley también buscamos priorizar la calidad de vida de las y los entrerrianos y el bienestar social. La bicicleta, y demás vehículos de movilidad activa que requieren del esfuerzo humano, son además de medios de transporte ecológicos, vehículos saludables. Por ende, con su masificación y una adecuada planificación, este tipo de vehículos de movilidad activa contribuirán, sin ninguna duda, a reducir la emisión de gases de efecto invernadero y a promocionar la actividad física y la salud mental; previniendo entre otros males, el sedentarismo, el cual constituye uno de los factores de riesgo de enfermedades crónicas no transmisibles como la diabetes, la hipertensión y la obesidad, entre otras (Organización Panamericana de la Salud & Organización Mundial de la Salud, 2021).

En el artículo 11 proponemos que la autoridad de aplicación elabore un plan estratégico de movilidad activa sumando los aportes de la Mesa Entrerriana de Movilidad Activa. Este plan deberá guiarse por una visión

colectiva que se corresponda con un diagnóstico riguroso de la situación actual, definiendo además sus ejes fundamentales, objetivos y proyectos estratégicos y contar con indicadores

precisos para su seguimiento y mejora continua. En el artículo 12 se invita a los gobiernos locales que avancen con sus propios planes estratégicos.

El artículo 16 exige que los edificios públicos cuenten obligatoriamente con estacionamientos específicos para bicicletas y demás vehículos de movilidad activa, salvo en los casos que sea materialmente imposible. En el artículo 17 se fomenta el transporte intermodal con baja emisión de carbono, estableciendo que *“el transporte automotor interurbano de pasajeros debe permitir el traslado de bicicletas y demás vehículos de movilidad activa como equipaje del pasajero”*.

En materia de incentivos, el artículo 18 establece estímulos económicos y fiscales para fomentar la producción e innovación en los vehículos de movilidad activa y sus componentes físicos y digitales, en coherencia con los criterios de la Ley N° 11.162, que en su artículo 5°, inciso e), permite acceder al RINI (Régimen de Incentivos para las Nuevas Inversiones) a quienes realicen nuevas inversiones en actividades que promuevan la economía circular y/o la neutralidad de la huella de carbono. A su vez, en el artículo 19 se incorpora un incentivo dirigido a las y los empleados estatales, facilitando la compra de medios de movilidad activa mediante créditos otorgados a través de Sidecreer, promoviendo así su uso diario para el traslado al lugar de trabajo.

Existen antecedentes de gestiones estatales que impulsan el uso de vehículos de movilidad activa. Un ejemplo es el sistema de bicicletas públicas de la ciudad de Rosario, donde, además del uso recreativo, se promueve su utilización con canastos de carga, favoreciendo su adopción por parte de los trabajadores, emprendedores y comerciantes (Gobierno de Rosario, 2022). En la provincia vecina de Santa Fe se destaca la Ley N° 13.857 de Política de Movilidad Sustentable (Legislatura de la Provincia de Santa Fe, 2025), mientras que en CABA existe por ley el programa Buenos Aires Ciudad Bici (Legislatura

de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires,

2020). En Entre Ríos contamos con el antecedente del proyecto de ley N° 25.791 de

protección al ciclista presentado en el año 2022 por el diputado mandato cumplido

Uriel Brupacher.

En conclusión, con este proyecto de ley aspiramos a conformar un instrumento normativo que sirva de marco para transformar la movilidad urbana e interurbana entrerriana, trabajando de manera mancomunada con los gobiernos locales, para favorecer el uso de los vehículos de movilidad activa en condiciones seguras y sostenible ambientalmente. Nuestra iniciativa busca responder a la necesidad de adaptar las políticas públicas a las nuevas formas de movilidad, con un enfoque integral que incluye infraestructura adecuada, intermodalidad operativa y planificación estratégica con participación ciudadana. Al reconocer la importancia del uso de los vehículos de movilidad activa, deseamos mejorar la calidad de vida de las y los entrerrianos y garantizar el derecho de las futuras generaciones a transitar en condiciones seguras y funcionales a sus propias necesidades.

Por todo lo expuesto, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.

Referencias

- Brunetto, S. (2024, Diciembre 8). La viabilidad de los monopatines en debate.

La viabilidad de los monopatines en debate - Página12.

<https://www.pagina12.com.ar/788639-la-viabilidad-de-los-monopatines-en-debate> • Cinto, C., & Quiroga, N. (2017, February 11). La bicicleta cumple 200

años - La Nación. La Nación.

[https://www.lanacion.com.ar/sociedad/la-bicicleta-cumple-200-anos-nid19828](https://www.lanacion.com.ar/sociedad/la-bicicleta-cumple-200-anos-nid1982895/)

95/ • Dirección de Estadística Vial & Dirección Nacional de Observatorio Vial. (2025, Febrero 15). Estadísticas viales a partir de datos reportados por las jurisdicciones al 1/10/2024 [Informe de siniestralidad vial fatal año 2023. Datos parciales y preliminares. Datos actualizados a febrero 2025]. En *Informe de siniestralidad vial fatal* (p. 26). Argentina.

- Gobierno de Rosario. (2022, Noviembre 2). Rosario es la primera ciudad de Latinoamérica en contar con un sistema público de bicis cargo. *Rosario es la primera ciudad de Latinoamérica en contar con un sistema público de bicis cargo* - Rosario Noticias.
- Legislatura de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2020, Diciembre 10). Programa Buenos Aires Ciudad Bici. <https://boletinoficial.buenosaires.gob.ar/normativaba/norma/536009>
- Legislatura de la Provincia de Santa Fe. (2025, Abril 3). Ley de Política de Movilidad Sustentable. <https://www.santafe.gob.ar/boletinoficial/ver.php?seccion=22-01-2019ley13857-2019.html>
- Municipalidad de Paraná. (2023, Diciembre 5). El sistema de bicicletas públicas de Paraná cuenta con más de 17 mil usuarios. El sistema de bicicletas públicas de Paraná cuenta con más de 17 mil usuarios. <https://www.parana.gob.ar/noticias/el-sistema-de-bicicletas-publicas-de-parana-cuenta-con-mas-de-17-mil-usuarios>
- Organización Panamericana de la Salud & Organización Mundial de la Salud. (2021, Junio 3). Destaca OPS/OMS a la bicicleta como herramienta para lograr Objetivos de Desarrollo Sostenible. Destaca OPS/OMS a la bicicleta como herramienta para lograr Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- <https://www.paho.org/es/noticias/3-6-2021-destaca-opsoms-bicicleta-como-herramienta-para-lograr-objetivos-desarrollo>
- Tiscornia, E. (2024, Septiembre 7). Es seguro andar en bici por la ruta en Argentina. Es seguro andar en bici por la ruta en Argentina - Dos Lunas Turismo y Ocio. <https://doslunas.com.ar/es-seguro-andar-en-bici-por-la-ruta-en-argentina/>
- UNO Entre Ríos. (2021, Abril 30). Paraná: la UNER recomienda construir más ciclovías. UNO Entre Ríos. <https://www.unoentrierios.com.ar/parana-la-uner-recomienda-construir-mas-ciclovias-n2657688.htm>