

*Honorable Cámara de Diputados
De la Provincia de Buenos Aires*

PROYECTO DE DECLARACION

La Cámara de Diputados de la Provincia de Buenos Aires,

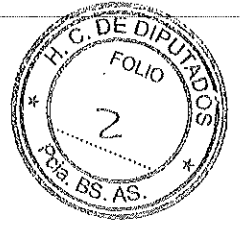
DECLARA

Que vería con agrado que el Poder Ejecutivo determine la autoridad de aplicación y reglamente la ley 15.321, que tiene por objeto promover y fomentar el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte saludable y sostenible en todo el territorio de la provincia de Buenos Aires, sancionada por el Poder Legislativo el 16.03.2022.

VALENTIN MIRANDA
Diputado
H.C.D. Provincia Buenos Aires



*Honorable Cámara de Diputados
De la Provincia de Buenos Aires*



FUNDAMENTOS

Esta iniciativa conlleva el propósito de materializar la aplicación de la ley 15.321, sancionada por la legislatura el 16 de marzo de 2022.

A pesar del tiempo transcurrido, casi dos años y medio, y que la vigencia de la norma no está sujeta a importantes erogaciones, sino esencialmente a la decisión política, como dice su artículo 1°, de “promover y fomentar el uso seguro de la bicicleta como medio de transporte saludable y sostenible”, no apreciamos avances en su implementación.

La mora del Poder Ejecutivo, aplica a cuestiones básicas, como por ejemplo determinar la autoridad de aplicación, o crear el Programa Provincial de Seguridad Vial para Ciclistas.

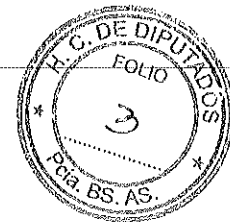
Justamente, éste último, implica: *“a) Desarrollar políticas destinadas a garantizar la seguridad vial de los ciclistas; b) Desplegar campañas de concientización y sensibilización, respecto a la necesidad de fomentar el uso de la bicicleta como medio de transporte saludable en observancia a las normas de tránsito vigentes; c) Promover en quienes soliciten o renueven su licencia para conducir automotores y/o motocicletas, valores que generen conductas de respeto y seguridad hacia la circulación vial de los ciclistas, e incentivar el uso de la bicicleta como principal medio de transporte”* (conf. artículo 2)

Además de proveer a diversas normas y medidas de seguridad de seguridad en el tránsito, determina asimismo que las de dependencias públicas provinciales *“deberán disponer de lugares para el estacionamiento gratuito de bicicletas”* (artículo 7), una cuestión sobre la cual no tenemos noticias se haya instruido a organismo alguno.

Seguimos insistiendo, como desde nuestro primer proyecto, allá mediados del 2020, que debemos trabajar para promover e incentivar la movilidad sostenible, a través de uno de sus componentes, la bicicleta.

En ese sentido, formalizamos una serie de propuestas concretas que, en el marco de la competencia provincial, facilitan el uso de este vehículo, y que fueron tomadas de problemas concretos que observamos o nos fueron trasmitidos por los usuarios del mismo.

Teniendo en vigencia formal una norma que apunta a ese objetivo, nos vemos en la obligación de solicitar su implementación.



*Honorable Cámara de Diputados
De la Provincia de Buenos Aires*

Consideramos que la educación y concientización sobre la temática, incluyendo las cuestiones relativas al cuidado del ambiente, pero también las vinculadas con el uso seguro del vehículo, con la clara intención de prevenir accidentes, son herramientas fundamentales, que previstas por la ley en cuestión no están siendo utilizadas.

Es más, en la situación por la que atraviesa nuestro país en materia económica, sería de mucha utilidad el impulso al uso de la bicicleta.

Según el Informe Anual del Programa de Carreteras 2018, “las necesidades de movilidad de las personas que se desplazan caminando o en bicicleta, a menudo la mayoría de los habitantes en una ciudad, siguen sin tenerse en cuenta”, aún sostiene “a pesar de los beneficios que supone invertir en peatones y ciclistas ya que pueden salvar vidas, ayudan a proteger el medio ambiente y a reducir la pobreza”.

Desde ese ángulo entonces, la pretensión de nuestra iniciativa busca encauzar esas necesidades entendiendo que ello es esencial para búsqueda de soluciones no solo a los problemas de movilidad de las ciudades de nuestra provincia, sino para mitigar el aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero – que se verificaría al desalentar el uso del automóvil-, mejorar la calidad del aire y la seguridad vial.

Según la OMS “fomentar este tipo de transporte, puede reducir el riesgo de enfermedades cardíacas, derrames cerebrales, ciertos tipos de cáncer, diabetes e incluso la muerte”.

De ahí que la bicicleta sea considerada no solo como un medio de transporte sostenible, sencillo, asequible, fiable, limpio y ecológico que contribuye a la gestión ambiental, sino también desde los beneficios que aporta a la salud.

En base a estas consideraciones, la Asamblea General de la ONU decidió declarar el 3 de junio como Día Mundial de la bicicleta, llamamiento que invita a los Estados a mejorar la seguridad vial y a integrarla en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte, con el fin de obtener resultados más amplios en materia de salud, en particular la prevención de lesiones y enfermedades no transmisibles, y a promover el uso de la bicicleta como medio para fomentar el desarrollo sostenible.

Para terminar, y siguiendo con la línea argumental por la que optamos, no podemos perder de vista al ODS 17, de ciudades y comunidades sostenibles, pues el tema traído tiene íntima vinculación con la planificación territorial.



*Honorable Cámara de Diputados
De la Provincia de Buenos Aires*

En ese sentido, recordemos que la mitad de la humanidad, 3500 millones de personas, vive hoy en día en las ciudades y se prevé que esta cifra aumentará a 5000 millones para el año 2030, un fenómeno que sufre nuestra provincia, donde desde hace años se viene verificando la centralidad poblacional y el éxodo que ello implica desde las pequeñas localidades de nuestro interior.

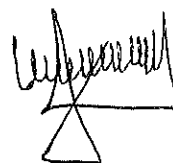
Las ciudades del mundo ocupan solo el 3% de la tierra, pero representan entre el 60% y el 80% del consumo de energía y el 75% de las emisiones de carbono, cuyo desaliento se verifica al promover el uso de la bicicleta.

Desde 2016, el 90% de los habitantes de las ciudades respiraba aire que no cumplía las normas de seguridad establecidas por la Organización Mundial de la Salud, lo que provocó un total de 4,2 millones de muertes debido a la contaminación atmosférica. Más de la mitad de la población urbana mundial estuvo expuesta a niveles de contaminación del aire al menos 2,5 veces más altos que el estándar de seguridad.

En definitiva, las consideraciones que podrían realizarse en pos de propender a la vigencia plena de la ley 5.321 son múltiples, y las expuestas justifican bastamente la petición que formulamos.

La pretensión que esbozamos, naturalmente conlleva un sentido colaborativo con la situación, con lo cual, entendemos que éste cuerpo, de entenderlo necesario el Poder Ejecutivo, podría brindar las herramientas que hacen a su incumbencia, pero debería dar el primer paso hacia ese objetivo, determinando la autoridad de aplicación y reglamentando la ley en cuanto le sea posible en su ámbito de competencia.

Sin dotar de andamiaje ejecutivo a la ley, los propósitos de la misma son letra muerta, y de ahí nuestro requerimiento.



VALENTIN MIRANDA
Diputado
H.C.D. Provincia Buenos Aires