

**VI CONGRESO IBERO – AMERICANO DE SEGURIDAD VIAL
(CISEV)**

TEMA

GESTION DE LA SEGURIDAD VIAL

SUBTEMA

ESTRATEGIAS PARA EL PROXIMO DECENIO

TITULO

“UN CAMINO HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y MAS SEGURA”

AUTORES

**LOPEZ, MONICA ISOLINA
FERNANDEZ BATTOLLA, ALEJANDRA
RAFFA, BÁRBARA ALEJANDRA**

Organismo: Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires

Dirección Postal:

Ing. Antonio Arcos n° 1760, Piso 4º, Departamento “B”, CABA, Argentina.
(Cod. Postal: **C1426BGN**)

Teléfonos de contacto:

(5411) 5473-2969

(5411) 5730-6242

(5411) 4159-1234

Correo Electrónico:

estudiomil965@hotmail.com

afernandezbattolla@hotmail.com

raffbar@hotmail.com

Resumen.

En el presente trabajo nos planteamos analizar la problemática que ha surgido a partir del crecimiento mundial de la utilización de la bicicleta, como medio sustentable de transporte dentro de las grandes urbes, poniendo énfasis en el tratamiento que de este medio hace la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.

En tal sentido, estudiaremos cuál es la situación normativa actual existente en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a nivel nacional, en comparación con la legislación vigente en otros países, así como la siniestralidad vial derivada del uso de la bicicleta.

Enfocaremos así, al "usuario de la bicicleta", no sólo como una "víctima de los accidentes viales", sino también como protagonista y causante de dichos siniestros.

Analizaremos también en qué situación se encuentra el peatón, ante el uso negligente de este medio, pues éste resulta ser –muchas veces- un dato "invisible" al valorar y evaluar la siniestralidad vial provocada por los ciclistas.

Pues, si bien no podemos desconocer que la "bicicleta" representa una alternativa sustentable y ventajosa respecto a los otros medios de transporte utilizados dentro de las ciudades modernas, atento la nula emisión de gases contaminantes, la reducción del ruido, sus bajos costos sumados a los beneficios que acarrea su diaria utilización para la salud; lo cierto es que, con su creciente utilización urbanística, resulta imperiosa la necesidad de encarar, por parte de los gobernantes, una regulación normativa más rigurosa que permita reducir la siniestralidad, logrando así, una convivencia "armoniosa" entre los distintos actores que circulan por las calles de la ciudad (vgr.: ciclistas, peatones, automotores, moto-vehículos).

En conclusión, nos planteamos como nuevo desafío para los próximos años alcanzar un "*enfoque superador*" que permita resolver los problemas actuales de convivencia y siniestralidad vial en el espacio público, para así fomentar una movilidad sostenible, más segura y armónica.

Introducción.

El desarrollo que han tenido las grandes urbes en el mundo y su crecimiento poblacional, en consonancia con la necesidad de circulación de las personas en éstas, ha derivado en una mayor utilización de medios de transporte motorizados, lo que ha contribuido simultáneamente a un acelerado crecimiento de la contaminación ambiental; planteando así la necesidad inminente de buscar otros medios de circulación más sustentables y eficaces.

De tal forma, los Estados –en pos de lograr un tránsito más sostenible y sano- han venido incentivando el uso de la bicicleta, como vehículo alternativo de transporte -impulsado por el esfuerzo humano-, no contaminante y con grandes beneficios para la salud de la población.

Ahora bien, tal incentivo no puede ser aislado y requiere ir acompañado de políticas públicas claras, responsables y precisas, que regulen su utilización y su interacción, tanto con los otros medios de transporte existentes en las urbes, como así también con los peatones, actores más vulnerables de la sociedad.

Objetivos.

El objetivo del presente trabajo será analizar principalmente las consecuencias derivadas del aumento del uso de la bicicleta, ciclismo urbano, y su interacción con los otros actores que circulan por las calles (vgr.: peatones, automotores, moto-vehículos).

Y a raíz de ello, explorar la normativa vigente en la materia tanto en la Argentina como en la legislación y experiencia comparada, en vistas de propiciar medidas tendientes a alcanzar un "enfoque superador" que permita resolver los problemas actuales de convivencia y siniestralidad vial en el espacio público, para así fomentar una movilidad sostenible, más segura y armónica.

Desarrollo.

Resulta fundamental –previo a todo- definir nuestro objeto de estudio.

¿Qué se entiende normativamente como bicicleta?

En Argentina, el Anexo I de la Ley n° 2148 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, define a los efectos de su estudio, interpretación y aplicación, a la “bicicleta” como “ciclorodado de dos ruedas” y al “ciclorodado” como “vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan”. Tomando así, en parte la definición que de “ciclo” efectúa la Convención de Viena de 1968 sobre la Circulación Vial (8 de Noviembre de 1968); a saber: “Por ciclo se entiende todo vehículo de dos ruedas, por lo menos, accionado exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que lo ocupan, en particular mediante pedales o manivelas”.

La Provincia de Buenos Aires, por su parte, mediante la Ley 11.430, define a la bicicleta como “vehículo de dos ruedas alineadas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza”.

La Ley Nacional N° 24.449, la define como “vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas”.

Por último, en cuanto a la legislación comparada se refiere, podemos citar a España, quien define a la bicicleta como un “ciclo de dos ruedas”, que además es el vehículo de menor tamaño, tomando ésta también como base, la definición que de “ciclo” efectúa la Convención de Viena supra citada.

Como es dable advertir, todas las definiciones mencionadas hacen hincapié fundamentalmente en que lo que caracteriza a este tipo de medio alternativo de transporte, es la necesidad del esfuerzo de quien lo utiliza, para su funcionamiento.

Ahora bien, no cabe duda que de tales definiciones surgen claramente los beneficios que en cuanto a sustentabilidad (no contaminan ni sonora ni atmosféricamente) y sanidad pueden derivarse de su utilización, más –sin perjuicio de ello- no podemos olvidar que, atento sus propias características y su modo de circulación, precisan de una regulación normativa clara y exhaustiva, que no sólo proteja al propio ciclista sino también al resto de los actores intervinientes en el tránsito de las grandes ciudades.

Utilizar la bicicleta como medio de transporte urbano, si bien trae grandes beneficios de movilidad, también implica asumir una serie de obligaciones, derechos y responsabilidades

por quien la conduce. Pues, los ciclistas no dejan de ser coactores en el tránsito y potenciales sujetos de siniestros viales, sea como víctimas o como victimarios.

Es dable advertir, que en su mayoría, los ciclistas no son conscientes que sus bicicletas son vehículos en el tránsito y que deben respetar las normas como los demás, careciendo -en su mayoría- de real conciencia de su fragilidad en dicho medio e incluso de su peligrosidad. Existe una percepción equivocada, por lo menos en la Argentina, que a los ciclistas no se les aplican las normas de tránsito, como si fueran totalmente ajenos a ellas, pero ello no es así ni debería serlo.

Más, lo cierto es que es muy común ver ciclistas circulando, sin respetar las normas básicas del tránsito, tanto en lo relativo a la circulación (sentido del tránsito, respeto al semáforo, circulación en veredas, velocidad, etc), como en cuanto al uso de casco y a las disposiciones que existen sobre el vehículo para poder circular (lucos, reflectantes), sin que ello, genere ninguna intervención de parte de los órganos de control. Tales conductas generan un trastorno y peligro en la circulación de todos los involucrados.

De una investigación publicada por la Asociación Civil “Luchemos por la vida”, realizada en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en los meses de junio/julio de 2017 sobre un total de 1.675 bicicletas observadas (días hábiles, 9 a 18 hs.), se ha relevado la siguiente información estadística, que nos demuestra lo que hemos venido sosteniendo a lo largo de este trabajo, y que pone una luz de alerta, que no debe ser menospreciada por la sociedad y los entes Gubernamentales.

Bicicletas en la vía pública (2017)

CONDUCTAS INSEGURAS/INFRACCIONES	PORCENTAJE
* NO USAN CASCO PROTECTOR	74%
* CIRCULACIÓN EN CONTRAMANO	16%
* NO SE DETIENEN ANTE EL SEMÁFORO ROJO	63%
* CARECEN DE LUCES	86%

CONDUCTAS INSEGURAS/INFRACCIONES	PORCENTAJE
* NO TIENEN REFLECTANTES	59%
* NO RESPETAN LA PRIORIDAD PEATONAL	91%
NO SEÑALIZAN CON SUS BRAZOS LAS MANIOBRAS	98%

* Conductas legalmente obligatorias cuya falta de cumplimiento, además, pone en grave peligro la vida o la integridad física de los ciclistas y/o de terceros.

Estimación de mortalidad en Argentina

Total de muertos en el país (Luchemos por la Vida) en el año 2016: **7.268**

Se estima que el 6% de los muertos eran ciclistas, es decir **436**

A ello, podemos sumarle un informe elaborado por la sede latinoamericana de la Federación Internacional del Automóvil (FIA), a partir del análisis del comportamiento de 4979 ciclistas que circulan por la Ciudad de Buenos Aires, Mendoza, Santa Fe, Salta, San Juan, que ha revelado que el 85% de los ciclistas no utiliza espejos, el 78% transita sin bocina y el 70% circula sin casco. Mientras que un 62% no cuenta con guardabarros y más del 58% no usa ropa reflectiva. Por otro lado, también se reveló que el 21% transita escuchando música o usando el celular, lo que produce claras distracciones e imposibilidad de advertir potenciales peligros en la conducción.

Ahora bien, el conflicto que genera esta conducta, asumida por un alto porcentaje de ciclistas, no sólo produce graves consecuencias en el tránsito en relación a los automóviles y/o motovehículos, sino también en relación a los "peatones", quienes –como ya señalamos- son los sujetos más vulnerables en el tránsito.

Pues, si bien la bicicleta es el vehículo más débil en la vía pública, el peatón es el sujeto más débil y vulnerable en el tránsito, por lo cual merece una mayor protección regulatoria, inclusive en relación a la bicicleta.

A nuestro entender, el peatón, ante el uso negligente de este medio, se encuentra en una situación de vulnerabilidad total, convirtiéndose –muchas veces- en un dato "invisible" al valorar y evaluar la siniestralidad vial provocada por los ciclistas, en el tránsito.

El ciclista al ser un actor nuevo trae conflictos, máxime teniendo en cuenta la infraestructura que este medio requiere. Lo cierto es que muchas veces las bicisendas están mal instaladas y/o son doble mano y la realidad es que el peatón todavía no se ha acostumbrado a ellas. No tiene el instinto ni la costumbre de mirar para los dos sentidos y muchas veces eso provoca siniestros que nadie conoce y/o registra.

Lo que sumado a que estos nuevos actores no se perciben sujetos normativizados/regulados en el tránsito y que por lo tanto no respetan fielmente las normas de tránsito que les resultan aplicables, genera claramente un grave conflicto que culmina en una siniestralidad invisible del peatón.

Nótese, que muchas veces el peatón ni siquiera llega a saber quién lo ha lesionado, pues el ciclista sigue su rumbo sin detenerse, por lo que mal puede efectuar algún reclamo de su posible dolencia.

Por lo que, es dable percibir que –teniendo en cuenta el tipo de regulación que tiene la bicicleta- resulta de fundamental importancia el control de estos actores en su circulación pública, por parte de los agentes de tránsito; máxime por cuanto no existe un registro de bicicletas que permita establecer su titularidad para aplicar sanciones, en caso de corresponder.

Pues, es la falta de dicho control efectivo, la que conlleva a los ciclistas a tener esa percepción, que referimos, de inaplicabilidad de la ley de tránsito respecto de este medio de transporte.

Nótese que, como más adelante se señalará, en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el único registro de ciclistas que existe es el que se elabora en función del Sistema de Transporte Público en Bicicleta (STPB), creado en el ámbito de la ciudad como un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución y 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. Y este sistema sólo registra a los usuarios de las bicicletas que el propio Gobierno pone a disposición de sus ciudadanos.

Por lo que, consideramos fundamental para la seguridad vial de todos los coactores en el tránsito, que se ahonde y se promuevan proyectos para poder tener un mayor control de la circulación de estos nuevos protagonistas, y así poder reducir al mínimo posible la siniestralidad vial que los involucra actualmente.

La bicicleta es sin lugar a dudas un medio alternativo de transporte que no sólo beneficia la movilidad en las ciudades de hoy, de manera sustentable, sino que su uso genera grandes beneficios para la salud de la población en general; por lo que lograr su uso masivo y su aceptación por toda la población, con una buena regulación, educación y control, es el gran desafío de este siglo, en materia de tránsito y circulación vial.

Ahora bien, consideramos que para que ello suceda resulta imprescindible tomar medidas en tres ejes fundamentales: Educación Vial, Control Gubernamental e Infraestructura adecuada.

Para explicar por qué consideramos que esos tres ejes son los fundamentales para lograr una coexistencia armónica de los actuales coactores en el tránsito, procederemos a analizar la regulación normativa actual existente en la Argentina, tanto a nivel Nacional como provincial y en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, en comparación también con la legislación vigente en otros países.

A tal fin, comenzaremos con la regulación que la Ciudad Autónoma de Buenos Aires hace, de este nuevo medio de movilidad sustentable.

El Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ANEXO I de la LEY N° 2148), define a la bicicleta -dentro de sus definiciones generales- como un "ciclorodado de dos ruedas" y a este último como un "vehículo no motorizado de dos o más ruedas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien o quienes lo utilizan".

En su art. 4.2.4, regula los requisitos de seguridad que deben cumplir los ciclorodados para su circulación por la vía pública; a saber:

- a. Un sistema de frenos que actúe sobre sus ruedas. En el caso de las bicicletas, debe actuar sobre las dos ruedas y accionarse desde el manubrio.
- b. Una base de apoyo para el pie en cada pedal.
- c. Timbre o bocina que permita llamar la atención bajo condiciones de tránsito mediano.

- d. Un espejo retrovisor colocado en forma tal que permita al conductor ver por lo menos a setenta (70) metros de distancia hacia atrás.
- e. Un elemento catadióptrico rojo, de superficie no inferior a veinte (20) “4.2.4 centímetros cuadrados en la parte trasera.
- f. Un elemento catadióptrico blanco, de superficie no inferior a veinte (20) centímetros cuadrados en la parte delantera.
- g. Un elemento catadióptrico blanco, rojo o amarillo en los pedales y en los rayos de cada rueda, visible de ambos lados.
- h. En marcha nocturna se debe utilizar una luz de color rojo orientada hacia atrás y una luz de color blanco o destellador orientada hacia adelante, ambas visibles a no menos de cien (100) metros en el sentido correspondiente.
- i. En caso de tratarse de ciclorodado con pedaleo asistido eléctricamente, la potencia máxima del motor auxiliar será de quinientos (500) Watts. Esta potencia disminuye progresivamente hasta interrumpirse cuando el vehículo alcanza una velocidad de 25 km/h, o antes si el ciclista deja de pedalear. Peso máximo: cuarenta (40) kilos. Ancho máximo: se establece por reglamentación. Deberán utilizarse aquellos que cumplan los requisitos establecidos en las normas internacionales de homologación o certificación admitidas por la Autoridad de Aplicación o aquellos modelos expresamente autorizados por esta.
- j. En el caso de las baterías que se utilicen para los ciclorodados con pedaleo asistido eléctricamente, se debe garantizar la seguridad y compatibilidad de la combinación batería/cargador.
- k. Todo ciclorodado que cuente con motor y no satisfaga las limitaciones establecidas en el inciso i) del presente artículo debe ser considerado a todos sus efectos como un ciclomotor. La Autoridad de Aplicación establecerá en la reglamentación las características técnicas y requerimientos particulares para los elementos exigidos precedentemente.

Se prohíbe la circulación de ciclorodados que no cumplan con los requisitos establecidos en este artículo. (Conforme texto Art.2º de la Ley N° 5.867, BOCBA 5227 del 05/10/2017.)

En su Art. 6.2.3, inciso j) (texto consolidado por Ley 5666), se establece como Límite máximo general para los ciclorodados con pedaleo asistido eléctricamente: 25 km/h.

En su art. 6.10.1, determina el comportamiento que debe respetarse en cuanto a la circulación en motovehículos y ciclorodados, y dispone, en primer lugar, que resultan aplicables a éstos y a sus conductores –por principio- las normas de tránsito de carácter general contenidas en el presente Código, exceptuando a aquellas que por su naturaleza no los comprenden y sin perjuicio de las particulares del presente capítulo.

En su art. 6.10.5, dispone las arterias libradas a la circulación de ciclorodados, y en tal sentido refiere que los ciclorodados pueden circular por cualquier arteria de Ciudad, excepto las que se detallan a continuación:

- a. Las autopistas, a saber: 25 de Mayo (AU 1), Perito Moreno (AU 6), Héctor J. Cámpora (AU 7), 9 de Julio Sur y Presidente Dr. Arturo U. Illia.
- b. Calzadas centrales de la Av. Gral. Paz y de la Av. Tte. Gral. Luis J. Dellepiane.
- c. Av. Intendente Cantilo.
- d. Av. Leopoldo Lugones.
- e. Av. 9 de Julio.
- f. Arterias peatonales así designadas por ley.

El art. 6.10.6, por su parte, regula los requisitos para conductores de ciclorodados; a saber:

- a. La edad mínima para conducir ciclorodados en las calzadas de las arterias donde esté autorizado es de doce (12) años.
- b. Los menores de doce (12) años sólo podrán circular por la calzada acompañados por otro ciclista cuya edad no sea inferior a dieciocho (18) años.
- c. Los menores de doce (12) años pueden circular libremente por las bisisendas y por fuera de la calzada, en este último caso a la menor velocidad posible y respetando la prioridad de paso del peatón.
- d. En cada ciclorodado pueden transportarse tantas personas como asientos tenga el vehículo.
- e. La edad mínima para conducir ciclorodados con pedaleo asistido eléctricamente es de dieciséis (16) años. (Incorporada por Art.5º de la Ley Nº 5.867, BOCBA 5227 del 05/10/2017.)

El art. 6.10.7, dispone la obligatoriedad del uso de casco homologado o certificado para los conductores de ciclorodados. (En este punto, se advierte que la norma no impone la obligatoriedad de su uso para el acompañante, no conductor, en caso que la bicicleta y las

condiciones de seguridad así lo permitan –Art. 6.10.6, inciso a)-, lo que debería ser también legislado como obligatorio, siguiendo el mismo criterio de seguridad)

El art. 6.10.8, por su parte, regula la circulación de los ciclorodados, de la siguiente forma:

- a. En los tramos de arterias con ciclocarriles o ciclovías deben circular exclusivamente por ellas.
- b. No circular en zigzag.
- c. Se permite a las bicicletas circular sin mantener la separación entre ellas, no así con otros vehículos, extremando la atención a fin de evitar alcances entre los propios ciclistas. No se consideran adelantamientos ni sobrepasos los producidos entre ciclistas del mismo grupo.
- d. Las bicicletas pueden circular en columna de a dos como máximo por ciclocarriles, ciclovías o bisisendas si el ancho de éstas lo permite y, en esa modalidad, sólo por otros sectores de la calzada si se trata de carriles demarcados adyacentes a las aceras de la arteria.
- e. Circular con todas sus ruedas en contacto con la calzada y con ambas manos sobre el manubrio.
- f. En las calzadas sin demarcación de carriles deben circular por el borde derecho. Éste podrá ser abandonado sólo para superar vehículos más lentos o que se encuentren detenidos o estacionados o para efectuar el giro a la izquierda en los lugares donde esté permitido.
- g. No circular asido a otro vehículo.

Por último, en su art. 6.10.9, en cuanto a la prioridad de paso se refiere, dispone que los ciclorodados tienen prioridad de paso respecto de los automotores cuando estos últimos giren a derecha o izquierda para ingresar a otra arteria o cuando circulando los ciclistas en grupo, el primero de ellos haya ingresado a la bocacalle.

En este punto, podríamos sugerir también que, a efectos de no dejar duda alguna, se aclare que así como el ciclista tiene prioridad de paso respecto de los automotores en determinadas circunstancias, el peatón también la tiene respecto del ciclista, en determinadas situaciones (vgr. cruce de calles, cambios de sentido).

Luego en el Título Décimocuarto del mismo Código, regula EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN BICICLETA, de la siguiente forma:

Capítulo 14.1 Disposiciones generales

14.1.1 Definición.

Se entiende por Transporte Público en Bicicleta (STPB) un sistema de transporte urbano compuesto por varias estaciones de distribución y 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.

14.1.2 Objetivo.

El Sistema de Transporte Público en Bicicleta tiene como objetivo la promoción del 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.

14.1.3 Criterios generales.

Los criterios que guían el Sistema de Transporte Público en Bicicleta son:

- a. Promoción del sistema como transporte público alternativo. Abarca acciones positivas tendientes a hacer de este servicio un complemento del sistema de transporte público y un modo alternativo de transporte que desaliente el uso del automotor privado.
- b. Mejoramiento del 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. Incentivo de la movilidad sustentable. El mismo incluye el concepto de movilidad urbana limpia, protegiendo al medio ambiente de la contaminación y contribuyendo a la mejora de la salud y de la calidad de vida de los ciudadanos.
- d. Garantía del derecho a la movilidad, la integridad física y a la seguridad de las personas. Estos derechos se garantizan a través de políticas que ofrecen mayores oportunidades de movilidad a todos, con la estructura suficiente para que el sistema sea seguro en su funcionamiento, procurando 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. Importa una mejora en la calidad de vida de los habitantes de la Ciudad.
- f. Medidas globales. Importa llevar adelante una visión integral con políticas intersectoriales que articulen al mismo tiempo criterios ambientales, sociales, urbanos y de movilidad.

- g. Ejecución de acciones conjuntas con organismos públicos, del sector privado y/u organizaciones no gubernamentales a fin de impulsar la dotación e infraestructura necesarias para la implementación, mantenimiento y desarrollo de los circuitos que se determinen, como así también su financiamiento, a través del aporte público o privado.
- h. Fomento y apoyo de la iniciativa privada que contribuya a la promoción y explotación del Sistema de Transporte Público en Bicicleta y a la excelencia de los servicios.
- i. Participación en el diseño de políticas de seguridad en protección del usuario del Sistema de Transporte Público en Bicicleta.
- j. Elaboración y administración de un **Registro de Prestadores del Sistema de Transporte Público en Bicicleta.**

Capítulo 14.2 Características

14.2.1 Características del sistema.

El Sistema de Transporte Público en Bicicleta es un servicio accesible a todos aquellos que se registran como usuarios y cumplen con los requisitos y las obligaciones para hacer uso del mismo.

14.2.2 Componentes.

El Sistema de Transporte Público en Bicicleta se compone de:

- a. Estaciones de distribución y estacionamiento. Ubicadas 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. Bicicletas. Cada estación de distribución cuenta con un mínimo de bicicletas para poner a disposición de los usuarios, variable según la demanda de la estación.
- c. Centros de información y atención: los usuarios cuentan con centros dispuestos en las estaciones de distribución y en lugares intermedios del recorrido con información y servicios disponibles para el usuario. Los mismos cuentan con mapas de la Ciudad de Buenos Aires, planos de ubicación de las estaciones de distribución y 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.
- d. Señalización adecuada y distintiva. Todo el Sistema de Señalización del Transporte Público en Bicicleta es distintivo y de fácil identificación.

14.2.3 Estaciones de distribución y estacionamiento.

El Sistema cuenta con instalaciones dispuestas a lo largo de la Ciudad, en lugares estratégicos, que cuentan con la cantidad 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.

En cada estación deberá instalarse un cartel que indique la obligatoriedad del cumplimiento de las normas de circulación de ciclorodados y, especialmente, la importancia del uso del casco previstas en este Código.

14.2.4 Bicicletas.

Las unidades que integran la dotación de bicicletas de este sistema de transporte público cumplen 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 y estacionamiento.
- h. Un portaobjetos adecuado al tamaño de la bicicleta.

14.2.5 Señalización.

Toda la señalización del Sistema de Transporte Público en Bicicleta es uniforme y de características particulares, conforme a la normativa vigente en materia de tránsito y mobiliario urbano.

Capítulo 14.3 Usuarios

14.3.1 Definición.

Se considera usuario del Sistema de Transporte Público en Bicicleta a toda persona física que hace uso de este Sistema. Sin perjuicio de ello, otros ciclistas pueden utilizar los lugares de estacionamiento de las estaciones del sistema, abonando el arancel que corresponde.

14.3.2 Carnet de usuario.

El acceso al Servicio de Transporte Público en Bicicleta se concreta a través del pago de un abono y la adquisición del carnet de usuario que es personal e intransferible. El mismo se tramita según lo dispuesto por la Autoridad de Aplicación. Sin perjuicio de ello, previo a la finalización del trámite de registración se deberá informar al usuario de las obligaciones que le caben contenidas en el presente capítulo.

14.3.3 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, quienes tengan una edad de entre dieciséis (16) años y dieciocho (18) años pueden 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, dentro de la cual se incluirá el porcentaje **destinado para cubrir el seguro de responsabilidad civil.**

14.3.4 Derechos de los usuarios.

Sin perjuicio de los establecidos en la Ley Nacional de Defensa del Consumidor N° 24.240, son derechos de los usuarios del STPB los siguientes:

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

14.3.5 Obligaciones respecto al Servicio.

Son obligaciones del usuario respecto al Servicio:

- a. Hacer uso del mismo con la mayor diligencia exigible respecto al servicio en general, al tránsito y a los peatones.
- b. Abonar la tarifa, previa utilización del servicio.
- c. Llevar siempre consigo su carnet de usuario.
- d. Asumir la guarda y custodia de la bicicleta que retira, quedando ésta bajo su exclusiva responsabilidad hasta su devolución.
- e. En caso de robo o hurto, realizar la correspondiente denuncia policial y presentarla de acuerdo al procedimiento que establezca la Autoridad de Aplicación.
- f. Una vez utilizado el servicio, devolver la unidad en una estación de distribución y estacionamiento.

14.3.6 Obligaciones respecto de la circulación.

Son obligaciones de los usuarios respecto de la circulación:

- a. Circular con las bicicletas exclusivamente dentro del ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
- b. Respetar las reglas de circulación establecidas en este Código.
- c. Transportarse sin acompañantes en el vehículo.

14.3.7 Incumplimientos.

El Poder Ejecutivo determina las sanciones de las que serán susceptibles los usuarios que infrinjan alguna de las obligaciones prescritas en este Capítulo.

Capítulo 14.4 Infraestructura

14.4.1 Garantía.

La Ciudad garantiza una infraestructura mínima, adecuada y segura para el buen funcionamiento de este transporte.

14.4.2 Sistema de red de carriles.

La Ciudad mantiene un sistema de red de carriles para bicicletas que interrelaciona las principales áreas conflictivas y de origen y destino del tránsito existente y potencial de bicicletas.

El sistema de red de carriles se conforma de ciclovías, bisisendas y ciclocarriles. En todos los casos mantienen trazados y dimensiones de seguridad adecuada, única o doble circulación, iluminación, señalización y sistema de información al usuario.

14.4.3 Características de la infraestructura.

La red de carriles observa las siguientes características:

- a. Los carriles están conformados por el mismo material que el resto de la calzada, incorporando las señalizaciones horizontales y verticales adecuadas y con una división que lo separe del resto del tránsito.
- b. Los carriles son de sentido único o doble mano y pueden estar situados indistintamente en uno u otro lado de la calzada.
- c. Se procura la mayor visibilidad en las intersecciones facilitando la detección del ciclista a los conductores de otros vehículos, mediante la señalización correspondiente.
- d. Cuando las bisisendas se construyen sobre las aceras, la calidad del revestimiento cumple los requisitos necesarios para reducir los riesgos de caída.

Capítulo 14.5 Programas de concientización

14.5.1 Obligación.

La Ciudad de Buenos Aires realiza los programas de capacitación y educación dispuestos en este Código y por la **Ley de Educación Vial N° 2.297**.

Sin perjuicio de ello, la Autoridad de Aplicación desarrolla 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, promueve campañas de motivación para generar cambios de actitud y estrechar la cooperación entre conductores de otros vehículos, ciclistas y peatones...

En cuanto a los programas de concientización referidos en el artículo 14.5 del Código de Tránsito citado, cabe poner de resalto la vigencia de la Ley de Educación Vial N° 2297, que implementa la enseñanza de la Educación Vial de acuerdo a lo establecido en el Título III, Capítulo 3.4, punto 1 a) del Código de Tránsito y Transporte, con el objeto de sistematizar la enseñanza de la temática vial orientada a promover la adquisición de prácticas viales seguras y solidarias, y transmitir los valores de respeto por la vida y la convivencia vial (Art. 1).

Mediante la cual el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través del Ministerio de Educación, elabora los contenidos curriculares mínimos obligatorios en el marco de lo establecido en el artículo 1° de la presente ley (Art. 2). A efectos de asegurar la calidad de la enseñanza, el Ministerio de Educación garantiza y determina los contenidos mínimos de la capacitación docente, la que debe ser gratuita y obligatoria para los educadores en el marco de la presente ley, y previa a la implementación de los desarrollos curriculares. Asimismo implementa los medios y dispone los recursos necesarios para que los docentes cuenten con la asistencia técnica, el material didáctico y de apoyo, y cualquier otro recurso considerado básico para el desarrollo de sus tareas (Art. 3). La capacitación y asistencia técnica deben estar a cargo de especialistas en la temática vial. En su Art. 4 se dispone incorporar una "Semana de la Educación Vial" a los efectos de cumplimentar lo establecido en el Título III, Capítulo 3.4, punto 1 b), del Código de Tránsito y Transporte, en el ámbito específico de la comunidad educativa, consistente en la realización de actividades vinculadas a la temática. Cada unidad educativa define las actividades a realizar durante la "Semana de la Educación Vial" teniendo en cuenta la finalidad de incentivar la participación de toda la comunidad escolar.

Ahora bien, en cuanto a la sanción de las conductas de los ciclistas, determinadas por el Código de Tránsito, en el ámbito de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires nos encontramos con la **Ley 451 (Anexo)**, que dispone un régimen de penas y sanciones aplicables a los infractores de las normas de tránsito contenidas en dicho Código, y que en cuanto a los Ciclorodados, dispone en forma genérica la aplicación de todas las sanciones contenidas en dicha Ley, cuando corresponda, y en forma específica, en su Art. 6.1.60, lo siguiente: *“CICLORODADOS. El/la conductor/a de un ciclorodado que circule asido/a a otro/s vehículo/s o apareado/a inmediatamente detrás de otro o cuando no use casco protector o el ciclorodado no cuente con espejos retrovisores, luces o elementos luminiscentes o transporte a otra/s persona/s cuando su diseño no sea apto para el o no respete la señalización vial es sancionado/a con multa de setenta (70) unidades fijas¹. (Conforme texto Art. 307 de la Ley N° 4.811, BOCBA N° 4329 del 30/01/2014)”*

Ahora bien, a nuestro criterio, tal forma de regulación genera una confusión, en cuanto a la normativa de sanción aplicable a los ciclistas.

Por último, y en cuanto a la infraestructura vial necesaria para la implementación segura de este medio de transporte alternativo, el Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a través del dictado de la **RESOLUCIÓN Sub.S.T. N° 121/009 (BOCBA 3327 Publ. 23/12/2009)** y concordantes, ha implementado y continúa implementando sendos carriles exclusivos para bicicletas o cicloavía y bisisendas, en diferentes y múltiples tramos de itinerarios en el ámbito de la Ciudad.

Ahora bien, la **Ley Nacional 24.449 incorpora mediante la Ley 25.965** que fuera sancionada el 17 de noviembre de 2004, modificaciones relacionadas con el uso de las bicicletas, la Ley 24.449 define a la bicicleta en su art. 5 inc. g) “Bicicleta: vehículo de dos ruedas que es propulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza, pudiendo ser múltiple de hasta cuatro ruedas alineadas”

La Ley de 24.449 si bien no le dedica un capítulo especial a la circulación en bicicleta, se refiere a ella en diferentes artículos:

¹ Al día de la fecha el valor de la Unidad Fija en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, asciende a Pesos Argentino Trece (\$13)

ARTICULO 29. — CONDICIONES DE SEGURIDAD. Los vehículos cumplirán las siguientes exigencias mínimas, respecto de: (...)k) Las bicicletas estarán equipadas con elementos retrorreflectivos en pedales y ruedas, para facilitar su detección durante la noche.

ARTICULO 31. — SISTEMA DE ILUMINACION. Los automotores para personas y carga deben tener los siguientes sistemas y elementos de iluminación (...) i) Los vehículos de otro tipo se ajustarán a lo precedente, en lo que corresponda y: (...) 2. Los velocípedos llevarán una luz blanca hacia adelante y otra roja hacia atrás.

ARTICULO 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.

(Artículo incorporado por art. 7° de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004).

ARTICULO 48. — PROHIBICIONES. Está prohibido en la vía pública:

a) Queda prohibido conducir con impedimentos físicos o psíquicos, sin la licencia especial correspondiente, habiendo consumido estupefacientes o medicamentos que disminuyan la aptitud para conducir. Conducir cualquier tipo de vehículos con una alcoholemia superior a 500 miligramos por litro de sangre. Para quienes conduzcan motocicletas o ciclomotores queda prohibido hacerlo con una alcoholemia superior a 200 miligramos por litro de sangre... La autoridad competente realizará el respectivo control mediante el método adecuado aprobado a tal fin por el organismo sanitario. *(Inciso sustituido por art. 17 de la Ley N° 24.788 B.O. 03/04/1997) (...)*

m) A los conductores de velocípedos, de ciclomotores y motocicletas, circular asidos de otros vehículos o enfilados inmediatamente tras otros automotores;

ARTICULO 49. — ESTACIONAMIENTO. En zona urbana deben observarse las reglas siguientes: (...)

b) No se debe estacionar ni autorizarse el mismo: (...)

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. *(Apartado sustituido por art. 5° de la B.O. 21/12/2004). Ley N° 25.965*

4. Frente a la puerta de hospitales, escuelas y otros servicios públicos, hasta diez metros a cada lado de ellos, salvo los vehículos relacionados a la función del establecimiento;

La Ley 25.965 incorpora el inciso f) al art. 9 por el cual dispone que “Las autoridades deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación de la vía pública, y los derechos y obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones”

Esta Ley contiene nuevas imposiciones a los ciclistas, las cuales no son siempre aplicables en la práctica, como el uso de casco, ropa clara o calzado que se afirme a los pedales, ya que imponer su cumplimiento requiere de una educación vial profunda y una concientización de los peligros que encierra el tránsito vehicular.

Como corolario la **Ley 25.965** reconoce la existencia de los más débiles en el tránsito vehicular, imponiendo normas cuyo cumplimiento provocará menos peligros y accidentes, pero nada dice sobre la imposición de sanciones y mejoras en el control a fin de poder proteger al peatón.

La **Ley de la Provincia de Buenos Aires 11.430** describe en su artículo 10 a la bicicleta como “Vehículo de dos ruedas alineadas, impulsado por mecanismos con el esfuerzo de quien lo utiliza”

En su Capítulo IV – Dispositivos de los vehículos, establece una normativa siguiendo los lineamientos de la Ley Nacional de Tránsito, toda vez que en su art. 19 establece que “Todo vehículo de tracción a sangre, deberá estar dotado de freno de mano. Las bicicletas y triciclos a pedal deberán estar provistas de:

Un freno eficaz, al menos;

Indicador sonoro que pueda oírse a una distancia suficiente;

Una luz blanca o amarilla adelante y una luz roja o un dispositivo reflector rojo atrás desde la caída de la tarde y durante la noche, o cuando las condiciones atmosféricas lo exijan;

Elementos reflectantes en los costados de ambas ruedas.

Asimismo dicha Ley establece en su Título IV. Conductores, Capítulo I –Capacidad para conducir, artículo 34 inciso d) “12 años para circular por la calzada con rodados propulsados por su conductor”.

Cabe aclarar que la Provincia de Buenos Aires, se adhirió a la Ley Nacional de Tránsito en el año 2008 con posterioridad a la modificación que efectuara la Ley 25.965.

De lo expuesto es dable advertir que si bien, por ejemplo, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, tiene una regulación bastante abarcativa en cuanto a requisitos y normas de circulación de los ciclorodados, el problema central radica en la rigurosidad y efectividad de la sanción de todas aquellas faltas de tránsito imputables a estos nuevos actores.

La normativa sancionatoria resulta confusa y la aplicación efectiva de dichas sanciones, al infractor, actualmente resulta casi imposible en la práctica, por cuanto necesitaríamos de una mayor presencia y control por parte de los agentes de tránsito en las calles respecto de estos nuevos actores, lo que sumado a la falta de registro e identificación del propietario de la bicicleta y/o de su conductor, hace muy dificultosa la aplicación de sanciones a este sector.

Lo cierto es que la única forma posible de aplicar una sanción a los ciclistas es –en todo caso- efectuar su detención en el tránsito, para proceder al labrado del acta con su documento de identidad, lo que en la práctica y realidad cotidiana, al día de hoy en la Argentina, rara vez se verifica.

Por otra parte, en cuanto al régimen de sanciones se refiere, se advierte que la regulación puntual efectuada en la Ley 451 respecto de los ciclorodados, en su art. 6.1.60, no sólo es muy poco disuasiva, teniendo en cuenta el valor de la multa: 70UF (cuando un estacionamiento prohibido, por ejemplo, se sanciona con 100UF), sino que confunde en cuanto a que el resto de las sanciones que impone dicha ley le resulten aplicable al ciclista, y ello, sin contar que en la práctica –además- es casi de nula aplicación, por cuanto como ya hemos señalado, resulta prácticamente imposible identificar a los ciclistas para aplicar este tipo de sanciones.

Asimismo cabe agregar que, como lo que se pretende actualmente es promover el uso de la bicicleta, como medio de transporte sustentable y saludable, las ciudades inicialmente

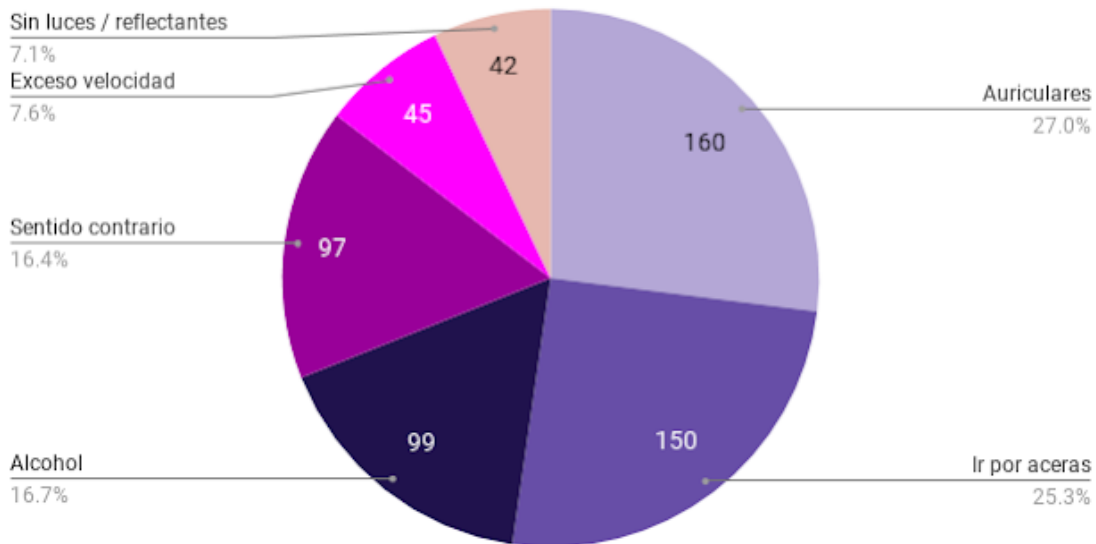
toman como medida no labrar infracciones a estos usuarios, pues la energía se encuentra puesta en la concientización de este sector, mediante la educación vial.

Ahora bien, si bien consideramos que es fundamental promocionar y promover la utilización de la bicicleta como medio de transporte alternativo sustentable y coincidimos en que uno de los pilares fundamentales para ello es la educación vial, también consideramos que la sanción efectiva de las malas conductas en el tránsito resulta de fundamental importancia para que el proyecto prospere. Pues, de esa forma, a quienes principalmente se está cuidando y protegiendo es justamente a las figuras más débiles y vulnerables del tránsito en la ciudad, esto es, el peatón y el ciclista.

A modo de ejemplo, en cuanto a la rigurosidad en el control de estas conductas no deseadas, es dable citar a España que, por ejemplo, sanciona efectivamente a un ciclista que rebasa un semáforo en fase roja, con una multa de 200 euros. Por **circular por las aceras o espacios reservados a peatones**, aplica una multa que oscila entre los **60 y los 10.000€**. Por **obviar una señal vertical aplica** sanciones que oscilan entre los **150 y los 500 euros**. Por **no usar debidamente el casco**, una multa de 200 euros. Por **Ausencia de elementos lumínicos y reflectantes**: No circular con las luces correspondientes puede acarrear el pago de una multa de 80 euros, y hacerlo sin el chaleco reflectante correspondiente, con una sanción de 200 euros. Por **circular con auriculares**, la sanción es de **190€**. Por **circular en bicicleta utilizando el teléfono móvil** ya sea con o sin auriculares, se aplica una multa de 200 euros. Por **realizar maniobras imprudentes sobre la bicicleta**, dispone multas de hasta 500€, según los baremos de peligrosidad. En el caso de **superar la tasa permitida de alcohol en sangre**, se lo considera un delito castigado con 500€. Por **Circular por espacios naturales protegidos y/o acotados**: las multas oscilan entre los 3.000 y 8.000 euros en el caso de invadir espacios naturales protegidos y entre 3.000 y 30.000 euros en el caso de originar molestias para la actividad de los cazadores.

Sanciones a ciclistas en Madrid 2017

Fuente: Ayuntamiento de Madrid



Sanciones para ciclistas: La base de datos menciona 237 sanciones realizadas al circular en bicicleta.

Ahora bien, contrariamente, los Países Bajos, poseen una regulación mucho más laxa en la materia, de hecho sus normas no contienen mención alguna que regule los límites de velocidad aplicables a los conductores de bicicletas ni prohíbe de manera expresa el uso de teléfono móvil mientras se conduce una bicicleta y se permite escuchar música o usar el teléfono móvil mientras se conduce.

Pero esto se debe principalmente a su trayectoria, a la cultura que en dichos países se tiene de la bicicleta y a la basta educación vial que tienen, que les permite no caer en la siniestralidad vial que el uso no responsable de la bicicleta ocasiona.

Es por ello, que nos parece fundamental hacer hincapié y profundizar en todas aquellas medidas que mejoren e intensifiquen la educación vial de los ciudadanos.

Conclusión.

A partir de lo expuesto a lo largo del presente trabajo, consideramos que si bien no podemos desconocer que la "bicicleta" representa una alternativa sustentable y ventajosa respecto a los otros medios de transporte utilizados dentro de las ciudades modernas, atento la nula

emisión de gases contaminantes, la reducción del ruido, sus bajos costos sumados a los beneficios que acarrea su diaria utilización para la salud; lo cierto es que, con su creciente utilización urbanística, resulta imperiosa la necesidad de encarar, por parte de los gobernantes, una regulación normativa y control más riguroso que permita reducir la siniestralidad, logrando así, una convivencia "armoniosa" entre los distintos actores que circulan por las calles de la ciudad (vgr.: ciclistas, peatones, automotores, moto-vehículos).

Consideramos que resulta de vital importancia su promoción e incentivo como medio alternativo de transporte sustentable en las ciudades, pero que asimismo no debemos olvidar que tales acciones deben ser siempre llevadas a cabo por los Estados con suma responsabilidad, y acompañadas de políticas públicas efectivas que ayuden a alcanzar tal desarrollo con la mayor seguridad posible para la población.

Y es por ello, que creemos sumamente importante, hacer fundamental y prioritario hincapié:

a) En la **EDUCACION VIAL** de la población:

El ciclista es un nuevo actor en la vía pública, y resulta imprescindible que éste y toda la ciudadanía conozcan su modo de circulación, las reglas del tránsito que le son aplicables, cómo juegan tales reglas en la interacción con los otros coactores del tránsito, y fundamentalmente inculcar y transmitir que la aplicación y el respeto de las normas por cada actor, redundan en beneficio de la sociedad en general, logrando así una convivencia armónica y segura.

Lo cierto es que la población de ciclistas, al igual que el resto de la población, en la Argentina, casi no ha recibido educación vial de ninguna clase y en muchas ocasiones no comprenden que, en tanto circulan por la calzada con un vehículo deben, como conductores, conocer y respetar las reglas del tránsito; siendo que después de los peatones, son los sujetos más vulnerables en el tránsito, agravado esto por los conductores de los automotores que tampoco respetan los derechos de los ciclistas ni cuidan su fragilidad.

Atento ello, estamos convencidas que una mayor educación vial y concientización de la ciudadanía, va a ayudar a la convivencia en la vía pública y a la reducción de la siniestralidad.

Y en tal sentido, creemos nos estamos dirigiendo, poco a poco, siendo nuestro deber constante estar atentos y velar –en forma continua- porque la educación vial efectivamente llegue a las escuelas, desde los niveles iniciales de educación, para así lograr que las próximas generaciones tengan una conciencia vial, de la que lamentablemente al momento carecemos.

b) En el **CONTROL EFECTIVO** por parte de los agentes de tránsito, de la circulación de los ciclistas por la vía pública:

Pues, si el tránsito en general se encuentra descuidado por parte de las autoridades de aplicación de la ley, los ciclistas parecen invisibles para ellas. Existe la percepción de que este medio alternativo de transporte no es sujeto de control para los agentes de tránsito, y esta indiferencia refuerza en los ciclistas la falsa creencia de que las normas de tránsito no se les aplican a ellos. Lo que no sólo afecta su propia seguridad, sino la de los restantes sujetos que actúan en el tránsito (peatones, motovehículos, automotores), causando ello graves conflictos de seguridad vial y con ello un aumento en la siniestralidad.

Por lo que proponemos, que se tomen medidas de mayor control a los ciclistas, para así fomentar de a poco una mayor conciencia vial, que nos permita junto con la educación vial, llegar a alcanzar niveles de conciencia y seguridad vial de este medio, como los que se tienen en los Países Bajos.

c) Por último, en que resulta fundamental que todas estas medidas sean acompañadas de una **INFRAESTRUCTURA ADECUADA**, para así evitar accidentes y proporcionar a los ciclistas una circulación más segura.

Resulta de vital importancia que se vayan incrementando las ciclovías y sendas para ciclistas, con una mejorada delimitación y señalización vertical y horizontal; así como que los agentes de control también custodien dichos espacios, para su circulación, sancionando severamente su obstrucción.

En conclusión, lo que nos planteamos como nuevo desafío para los próximos años es alcanzar un "*enfoque superador*" que permita resolver los problemas actuales de convivencia y siniestralidad vial en el espacio público, para así fomentar una movilidad

sostenible, más segura y armónica. Y creemos que la *“Educación Vial”* de la ciudadanía es el primer paso y el camino a seguir para lograrlo.

Bibliografía.

- Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires (ANEXO I de la LEY N° 2148)
- Ley de Educación Vial N° 2.297
- Ley 451 (Anexo)
- RESOLUCIÓN Sub.S.T. N° 121/009 (BOCBA 3327 Publ. 23/12/2009)
- Ley Nacional 24.449
- Ley 25.965
- Ley de la Provincia de Buenos Aires 11.430
- <http://www.luchemos.org.ar/es/investigaciones/bicicletas-en-la-via-publica-2017>
- www.circulaseguro.com
- Publicación: “La bicicleta en los Países Bajos”, Ministerie Van Veerker en Waterstat.
- Pagina Web del Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.
- Diario.latercera.com (chile)
- Lanacion.com.ar
- Publicación: “Ocho de cada diez ciclistas no cumple con la ley de tránsito”, TELAM, 17/04/2017 (Link: <http://www.telam.com.ar/notas/201704/185966-dis-mundial-de-la-bicicleta-transito.html>)
- Infobae.com
- Ideal.es
- Publicación: “Al menos 593 ciclistas sancionados en Madrid durante 2017”, 26 /03/2018, En Bici por Madrid (Link: <http://www.enbicipormadrid.es/2018/03/238-ciclistas-sancionados-en-madrid.html>)