



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - N° 1.056



Creado: ORDENANZA N° 2944 - HCD - 2004
Decreto N°: 18 - SdeG - 2004
Obligatoriedad: Art. N° 102

PODER EJECUTIVO

INTENDENTE

DR. JORGE GASTÓN HISSA

SECRETARÍAS

SECRETARÍA GENERAL

C.P.N. FABIANA JUDITH MALAMUD

SECRETARÍA LEGAL, TÉCNICA Y DE RELACIONES INSTITUCIONALES

DRA. ESTEFANÍA MAGALÍ SIRACUSA

SECRETARÍA DE HACIENDA, INFRAESTRUCTURA Y PLANEAMIENTO

A/C C.P.N. FABIANA JUDITH MALAMUD

SECRETARÍA DE SERVICIOS PÚBLICOS, MANTENIMIENTO Y MOVILIDAD URBANA

ING. ADRIANA YANINA MIRANDA

SECRETARÍA DE VINCULACIÓN Y CERCANÍA CON EL VECINO

SRA. MARIA AYELEN OLIVERA AGUADO

Recepción de Publicaciones - Despacho y Boletín Oficial
Distribución de ejemplar: DIGITAL Y GRATUITA
Municipalidad de la Ciudad de San Luis - San Martín 590 - San Luis - Argentina

HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE

AUTORIDADES

Presidente
LAURA VANINA SANCHEZ

Vice-Presidente 1°
MIXCI LIZBETH HUATAY OTINIANO

Vice-Presidente 2°
JOHANA MICAELA MEDINA

Sec. Legislativa
MARIA AGUSTINA DIAZ TURK

Sec. Administrativo
LEANDRO ALEJO ARROYUELO SPAGNUOLO

Pro-Sec. Legislativa
FLORENCIA BELEN GALDEANO

Pro-Sec. Administrativa
JESICA ELDA RETA

CONCEJALES

Ana María Inés Teruel
Diego Augusto Videla
Fernando Ariel Aguilera
Johana Micaela Medina
Juan José Di Sisto
Laura Vanina Sánchez
María del Carmen Mercado
Mario Alfredo Silvestri
Mixci Lizbeth Huatay Otiniano
Andrés Russo Barrera
Gastón Enrique Tévoli
Juan Martín Divizia
Julieta Cristina Ponce
María Agustina Gatto
María Paulina Calderón

JUZGADO DE FALTAS MUNICIPAL

Juez de Faltas Municipal
DR. NÉSTOR ALEJANDRO FERRARI

TRIBUNAL DE CUENTAS MUNICIPAL

Presidente
C.P.N. WALTER ARIEL FERNANDEZ

Vocales
DRA. MARIA PAZ PAGANO
C.P.N. NICOLAS ALEJANDRO CARPIO



ÍNDICE

ORDENANZA Nº V-1090 -2026 (3785/2026).....

2

DECRETO Nº 0688-SLTyRI-2026

14

ORDENANZANºV-1090-2026(3785/2026).-

Cpde. Expte. Nº 63-C-2026. -

Sesión Ordinaria Nº 17/2026.-

VISTO:

La creciente presencia en la vía pública de dispositivos de movilidad personal, en especial monopatines eléctricos, y la imperiosa necesidad de establecer un marco normativo que atienda esta nueva realidad, con el objeto de resguardar la seguridad tanto de quienes los utilizan como de los peatones, a través de la regulación de la circulación de dichos dispositivos, y;

CONSIDERANDO:

Que en los últimos años se ha registrado un crecimiento sostenido en el uso de los vehículos de movilidad personal como alternativa de transporte urbano, particularmente de los monopatines eléctricos, los cuales son elegidos por un número cada vez mayor de personas para realizar sus desplazamientos cotidianos;

Que la Ley nº 26.363, asigna a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, la función de coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional y propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial;

Que, según la definición adoptada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se entiende por **Vehículos de Movilidad Personal (VMP)** a aquellos “vehículos de una o más ruedas destinado al traslado de personas y autopropulsado por motorización eléctrica o cualquier otro tipo de motorización. Se exceptúan de esta definición las bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos definidos por la Ley Nº 24.449 y sus normas complementarias”;

Que a modo enunciativo, se consideran Vehículos de Movilidad Personal: Patineta eléctrica, Monopatín eléctrico, Monociclo eléctrico, Hoverboard y vehículos autobalanceados de dos ruedas (tipo segway) (ver anexo A);

Que, entre los principales desafíos que enfrentan las ciudades contemporáneas se encuentran la contaminación atmosférica, la congestión del tránsito y la elevada siniestralidad vial, todos ellos estrechamente vinculados al predominio del automóvil como medio de transporte;

Que, en respuesta a este escenario, tanto a nivel internacional como nacional se han comenzado a dictar regulaciones específicas para la circulación de monopatines eléctricos y demás vehículos de movilidad personal. En particular, la Agencia Nacional de Seguridad Vial aprobó en el año 2020, mediante la Disposición Nº 480/2020, el marco regulatorio para la Circulación de Vehículos de Movilidad Personal, invitando a las provincias y municipios a adherir e implementar dichas pautas (ver anexo B);



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - Nº 1.056



Que, en concordancia con dicha tendencia, resulta necesario diseñar e implementar políticas públicas locales que permitan incorporar de manera segura la micromovilidad a las redes viales urbanas, promoviendo al mismo tiempo la concientización ciudadana sobre las normas que regulan estos vehículos;

Que diversas ciudades argentinas han avanzado en la regulación local de los vehículos de movilidad personal desde el año 2019. Así, la Ciudad de Mendoza lo hizo mediante el Decreto Nº 1.032, y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a través de la Ley Nº 6.164, ambas impulsadas especialmente por la implementación de sistemas de uso compartido de monopatines eléctricos. Posteriormente, otras jurisdicciones siguieron el mismo camino: La Plata con la Ordenanza Nº 11.928, Rosario con la Ordenanza Nº 10.110, Córdoba con la Ordenanza Nº 13.320 y Neuquén con la Ordenanza Nº 14.480. Como elemento común, estas normas establecen, entre otros aspectos, un límite máximo de velocidad de 25 km/h y la obligación de respetar las reglas generales de tránsito;

Que los vehículos de movilidad personal **generan impactos ambientales positivos**, al tratarse de medios de transporte libre de emisiones directas de dióxido de carbono, contribuyendo a mejorar la calidad del aire urbano. Asimismo, para trayectos cortos resultan más eficientes que el automóvil, no generan congestión, son rápidos, silenciosos y versátiles, configurándose como soluciones innovadoras ante los actuales desafíos de la movilidad sostenible;

Que estos vehículos poseen el potencial de consolidarse como un medio de transporte eficiente y de bajo impacto ambiental, especialmente cuando sustituyen alternativas más contaminantes, como el automóvil, lo que contribuye a mitigar los efectos del calentamiento global en la movilidad urbana;

Que, no obstante, el notable aumento en la circulación de estos vehículos en la vía pública, la Ciudad de San Luis aún carece de un marco normativo específico que regule su uso, por lo que resulta indispensable establecer pautas claras orientadas a garantizar la seguridad vial y el ordenamiento del espacio público;

Que, al igual que cualquier otro medio de transporte, los Vehículos de Movilidad Personal no están exentos de riesgos de siniestros y lesiones; por ello, se hace necesario contar con un régimen regulatorio específico que permita prevenir y reducir la ocurrencia de tales eventos;

Que la limitación de la velocidad máxima se encuentra respaldada técnicamente en el Dossier Nº 11 "La Micromovilidad eléctrica: conceptos y desafíos para la gestión de la Seguridad Vial", elaborado por la Dirección de Investigación Accidentológica y la Dirección Nacional del Observatorio Vial de la ANSV. Dicho documento presenta resultados de pruebas de choque que evidencian la posibilidad de lesiones graves en colisiones a velocidades de 25 km/h entre un monopatín eléctrico y otros usuarios de la vía pública (ver anexo C);

Que los estudios de siniestralidad vial evidencian que, en caso de colisión entre un vehículo de micromovilidad y un peatón menor de edad, este último absorbe la mayor parte de la energía cinética del impacto, pudiendo sufrir lesiones de gravedad en zonas vitales como cabeza, caderas y extremidades, lo que refuerza al peatón

como sujeto prioritario de protección;

Que la seguridad vial moderna se funda en el principio de protección de los usuarios vulnerables, entre los cuales los peatones ocupan el primer lugar, en tanto carecen de cualquier tipo de estructura de protección frente a los impactos producidos por vehículos;

Qué asimismo, resulta necesaria la implementación de medidas de seguridad, dado que, ante la eventual colisión entre un monopatín eléctrico y un automóvil, múltiples zonas del cuerpo pueden recibir impactos directos. En particular, las extremidades superiores (muñecas y manos) y la cara, las cuales se encuentran entre las más expuestas y vulnerables;

Que en este sentido, la exigencia de ciertos requisitos resulta fundamental para la protección del usuario, tales como el uso de casco de protección homologado, la incorporación de un sistema de frenos permanente, la presencia de timbre o bocina, y la disposición de elementos reflectantes, junto con una luz delantera blanca y una luz trasera roja. Estas medidas contribuyen de manera significativa a resguardar la integridad de quien se encuentra en una situación de mayor vulnerabilidad. Asimismo, la necesidad de un seguro de responsabilidad civil que cubra daños posibles que pudiese ocasionar en la vía pública (ver Anexo D prototipo seguro para este tipo de vehículos);

Que en este orden de ideas, la vida humana constituye el bien jurídico supremo a resguardar por el ordenamiento jurídico, debiendo toda regulación de tránsito estructurarse en función de su protección preventiva y prioritaria por sobre cualquier otro interés;

Que el peatón, por su condición de usuario más vulnerable del sistema vial, debe gozar de prioridad absoluta en la circulación (art. 45 inc. e) de la Ordenanza de Ordenamiento Vial Nº V-0745-2016 (3440/2016), principio que resulta esencial para la construcción de una movilidad segura, sostenible y centrada en las personas;

Que en consecuencia, toda regulación relativa a los vehículos de movilidad personal debe interpretarse y aplicarse en armonía con dicho principio, asegurando en todo momento la primacía del peatón y la protección efectiva de su integridad física;

Que todo lo expuesto tiene como finalidad promover una convivencia segura, ordenada y armónica entre los distintos medios de transporte y sus usuarios en el ámbito urbano de la Ciudad de San Luis;

POR TODO ELLO:

EL HONORABLE CONCEJO DELIBERANTE DE LA CIUDAD DE SAN LUIS, EN USO DE SUS FACULTADES, SANCIONA CON FUERZA DE:

ORDENANZA

Art. 1º: ADHIERASE a la Disposición 480/2020 emanada de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL que establece en MARCO REGULATORIO PARA LA CIRCULACION DE VEHICULOS DE MOVILIDAD PERSONAL en su anexo DI-2020-72525366-APN-ANSV.-



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - N° 1.056



Art. 2°: ESTABLÉCESE las reglas de circulación, seguridad y protección de las personas usuarias de Dispositivos de Micromovilidad Personal.

A los efectos de la presente ordenanza, se entiende por Vehículos de Movilidad Personal (VMP) a los vehículos de una o más ruedas destinados al traslado unipersonal de personas, autopropulsados exclusivamente por motorización eléctrica o cualquier otro tipo de motorización no térmica.

Quedan expresamente excluidos de esta definición las bicicletas, las bicicletas con pedaleo asistido, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos regulados por la Ley Nacional N° 24.449 y sus normas modificatorias y complementarias.

A modo enunciativo, se consideran Vehículos de Movilidad Personal:

- Patineta eléctrica
- Monopatín eléctrico
- Monociclo eléctrico
- Hoverboard
- Vehículos autobalanceados de dos ruedas (tipo segway); y
- Aquellos dispositivos que, en el futuro, queden comprendidos dentro de la definición establecida en el presente artículo.-

Art. 3°: NORMAS GENERALES DE APLICACIÓN. El presente marco regulatorio complementa lo establecido por las Leyes N° 24.449 y N° 26.363, las normas que reglamentan su ejercicio y sus modificatorias, y la Ordenanza de Ordenamiento Vial N° V-0745-2016 (3440/2016) y resultan de plena aplicación a la circulación de los Vehículos de Movilidad Personal y a sus conductores, en todo aquello que no resulte incompatible por su naturaleza y sin perjuicio de las disposiciones específicas establecidas en la presente ordenanza.-

Art. 4°: REQUISITOS DE CIRCULACIÓN. Los conductores de Vehículos de Movilidad Personal deberán cumplir, entre otras, las siguientes obligaciones:

- Exhibir el Documento Nacional de Identidad cuando le sea requerido por autoridad competente.
- Circular siempre por la derecha, salvo que exista una ciclovía o senda exclusiva para VMP.
- Respetar el límite máximo de velocidad de 25 km/h. Cuando circulen por ciclovías ubicadas en aceras o parques, la velocidad máxima se reducirá a 10 km/h.
- Respetar todas las señales de tránsito y las indicaciones de los agentes de control.
- En condiciones de lluvia o calzada húmeda, extremar las precauciones y, en caso de no contar con ruedas adecuadas, abstenerse de circular.
- Circular con la debida diligencia y precaución, manteniendo en todo momento el dominio efectivo del vehículo.-

Art. 5°: EDAD MÍNIMA Y RESPONSABILIDAD PARENTAL. La edad mínima para conducir Vehículos de Movilidad Personal en la calzada de la vía pública será de dieciséis (16) años. En caso de infracciones cometidas por menores de edad, los padres, tutores o guardadores legales responderán por las sanciones que correspondan en los términos del artículo 64 del Código Contravencional vigente (Ley Provincial VI-1.184).-

Art. 6°: CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS Y RESTRICCIONES DE USO:

— Queda prohibida la circulación de VMP cuya potencia nominal continua máxima del motor exceda los 500 Watts. Los comercios dedicados a la comercialización de VMP de potencia superior a la permitida, deberán informar fehacientemente y de manera documentada a su adquirente, de su prohibición de uso dentro del ejido Municipal de la Ciudad de San Luis.

— Se prohíbe la circulación de VMP por aceras, zonas peatonales exclusivas o espacios destinados únicamente a peatones, autopistas y autovías, ni por la calzada cuando existan ciclovías o carriles específicos en cuyo caso estarán obligados a utilizarlas.

— Queda prohibido el uso de teléfonos celulares, auriculares, reproductores de música o cualquier otro dispositivo que distraiga la atención del conductor mientras se circula.

— Los VMP son unipersonales; solamente podrá viajar una persona, quedando prohibido transportar carga, animales u otra persona. Queda prohibido el transporte de cargas fuera de los compartimientos destinados a ese efecto. Fuera de dichos lugares no se permite el transporte de bultos o elementos que puedan interferir con la estabilidad, visibilidad y/o maniobrabilidad de los vehículos o pongan en peligro a sus conductores.

— Se prohíbe la conducción de los VMP bajo los efectos del consumo de alcohol y/o drogas, cualquiera sea su nivel de concentración en el organismo. Asimismo, los conductores tienen la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y/o drogas, que la autoridad de fiscalización le exija.-

Art. 7°: REQUISITOS DE SEGURIDAD. Los Vehículos de Movilidad Personal deberán contar, como mínimo, con los siguientes elementos de seguridad para poder circular por la vía pública:

— Casco de protección homologado y que cuenten con la certificación correspondiente (como mínimo según estándares para bicicletas), el cual deberá ser utilizado en todo momento y correctamente ajustado.

— Sistema de frenos permanente, seguro y eficaz que actúe sobre al menos una rueda.

— Base de apoyo estable para los pies.

— Sistema de alerta sonora (bocina) que permita ser escuchada por el resto de los usuarios de la vía y que no supere los decibeles establecidos por reglamentación para el resto de los vehículos.

— Elementos reflectantes homologados en las partes delantera, trasera y laterales. De lo contrario deberá usar chalecos de seguridad de alta visibilidad que cuenten con la certificación correspondiente.

— Luz delantera blanca y luz trasera roja, las cuales deberán permanecer encendidas en condiciones de baja visibilidad o nocturnidad (durante toda la marcha del vehículo.)

— Las baterías y cargadores deberán cumplir con las normas de seguridad vigentes, garantizando su compatibilidad y ausencia de riesgo.

— El peso y las dimensiones de los VMP serán regulados por la Autoridad de Aplicación, la que podrá admitir aquellos modelos homologados según normas nacionales o internacionales.

— Los comercios que vendan VMP para uso en vía pública deberán entregar al comprador, junto con el dispositivo, una copia de la presente ordenanza (en formato papel o digital) y advertir expresamente sobre las obligaciones y precauciones de uso.-

Art. 8°: SEGURO OBLIGATORIO. Todo conductor de un Vehículo de Movilidad Personal deberá contar con un seguro de responsabilidad civil contra terceros que cubra daños a personas o bienes ocasionados por su circulación.-



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - Nº 1.056



Art. 9º: PROHIBICIONES ESPECÍFICAS. Queda prohibida la circulación de aquellos Vehículos de Movilidad Personal que no cumplan con los requisitos técnicos y de seguridad establecidos en los artículos 5 y 6 de la presente ordenanza.-

Art. 10º: ESTACIONAMIENTO. Se prohíbe amarrar o estacionar los Vehículos de Movilidad Personal en árboles, semáforos, bancos, postes u otros elementos del mobiliario urbano, así como en zonas de carga y descarga, espacios reservados a otros usuarios o en aceras cuando obstaculicen el paso peatonal. Deberán estacionarse preferentemente en zonas o mobiliario exclusivo destinado a bicicletas, motocicletas o VMP (bicicleteros), o en lugares donde no interfieran con el tránsito peatonal ni vehicular, conforme a la normativa urbana vigente.-

Art. 11º: RÉGIMEN SANCIONATORIO. Las infracciones a las disposiciones de la presente ordenanza serán sancionadas conforme al régimen de faltas y sanciones establecido en la Ordenanza de Ordenamiento Vial Nº V-0745- 2016 (3440/2016).-

Art. 12º: AUTORIDAD DE APLICACIÓN. La Autoridad de Aplicación de la presente ordenanza será la Secretaría de Servicios Públicos, Mantenimiento y Movilidad Urbana de la Municipalidad de San Luis u organismo que lo sustituya, quien dictará las normas complementarias y de interpretación que resulten necesarias.-

Art. 13º: Comuníquese, publíquese y oportunamente archívese.-

SALA DE SESIONES, SAN LUIS 02 DE JULIO DE 2026.-

MARIA AGUSTINA DIAZ TURK
Secretaria Legislativa
Honorable Concejo Deliberante

LAURA VANINA SANCHEZ
Presidenta
Honorable Concejo Deliberante

ANEXO A

Monopatín eléctrico



Hoverboard



Monociclo eléctrico



Patineta eléctrica



Segway



ANEXO B

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Disposición 480/2020

DI-2020-480-APN-ANSV#MTR

Ciudad de Buenos Aires, 26/10/2020

VISTO el EX-2020-68716501- -APN-DGA#ANSV del Registro de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL del MINISTERIO DE TRANSPORTE, las Leyes Nº 24.449, Nº 26.363, y los Decretos Nº 779 del 20 de noviembre de 1995 y Nº 32 del 10 de enero de 2018, y

CONSIDERANDO:

Que mediante el artículo 1º de la Ley Nº 26.363, se creó la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, como organismo descentralizado en el ámbito del MINISTERIO del INTERIOR, actual MINISTERIO DE TRANSPORTE, la cual tiene como misión y objetivo la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional, mediante la promoción, coordinación, control y seguimiento de las políticas de seguridad vial, nacionales e internacionales, siendo tal como lo establece el artículo 3º de la mencionada norma, la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional.

Que entre las funciones asignadas a la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, conforme lo establece el artículo 4º incisos a) y b) respectivamente de la Ley Nº 26.363, se destaca la de coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional y propiciar la actualización de la normativa en materia de seguridad vial.



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - N° 1.056



Que el artículo 1° de la Ley N° 24.449, establece que la mencionada Ley y sus normas reglamentarias, regulan, entre otras, “el uso de la vía pública, y son de aplicación”... a la circulación de vehículos terrestres en la misma “... en cuanto fueren con causa del tránsito.”... Siendo ámbito de aplicación la jurisdicción federal, pudiendo adherir a la presente Ley los gobiernos provinciales y municipales.

Que en tal sentido el artículo 3° de dicha Ley, establece en sentido genérico la garantía de libertad de tránsito, prohibiendo la retención o demora del conductor, de su vehículo, de la documentación, de ambos y/o licencia habilitante por cualquier motivo, salvo los casos expresamente contemplados por dicha Ley u ordenados por Juez competente.

Que asimismo, por el artículo 5° de la mencionada Ley, sus normas complementarias y modificatorias, se definen una serie de vehículos, los cuales no resultan suficientes para incluir la totalidad de vehículos terrestres que, en la actualidad, circulan por la vía pública sin perjuicio de lo establecido por el artículo 1° de dicha norma.

Que lo expuesto evidencia algunos vacíos normativos, vinculados en ciertos casos de forma directa con la evolución tecnológica, lo cual demanda el pronto abordaje por parte de la autoridades competentes en la materia, abocándose al tratamiento de dichos avances, los cuales comienzan marcando una tendencia, para convertirse en parte de la realidad que debe ser regulada en consecuencia, con el propósito de evitar que la misma, atente contra la seguridad en el tránsito.

Que en la actualidad circulan por la vía pública una serie de vehículos autopropulsados destinados al traslado de personas, los cuales desarrollan velocidades de circulación similares a otros vehículos y además conviven con el resto de los usuarios de las vías.

Que a razón de ello, resulta necesario contar con una regulación que permita establecer las condiciones de circulación de los mismos, en post de atenuar los riesgos que se pudieran generar en ocasión del tránsito.

Que siendo esta AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL la autoridad de aplicación de las políticas y medidas de seguridad vial nacional, previstas en la normativa vigente en la materia, corresponde a la misma establecer un marco destinado a regular la circulación de los mencionados vehículos, no solo en el ámbito de la Jurisdicción Federal, sino también en el de aquellas Jurisdicciones Provinciales o Municipales adheridas a las Leyes 24.449 y 26.363, que decidan incluirlos a la circulación vehicular en el territorio de sus respectivas jurisdicciones.

Que la DIRECCIÓN DE ESTUDIOS EN SEGURIDAD DE INFRAESTRUCTURA VIAL Y DEL AUTOMOTOR, la DIRECCIÓN NACIONAL DEL OBSERVATORIO VIAL, la DIRECCIÓN NACIONAL DE COORDINACIÓN INTERJURISDICCIONAL, la DIRECCIÓN NACIONAL DE LICENCIAS DE CONDUCIR Y ANTECEDENTES DE TRÁNSITO, y la DIRECCIÓN GENERAL DE ADMINISTRACIÓN, todas de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL, han tomado la intervención de sus competencias.

Que la DIRECCIÓN DE ASUNTOS LEGALES Y JURÍDICOS de la AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL ha tomado la intervención de su competencia.

Que el suscripto resulta competente en virtud de las atribuciones conferidas por los artículo 7°, inciso b), de la Ley N° 26.363.

Que por ello,

EL DIRECTOR EJECUTIVO DE LA AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL DISPONE:

ARTICULO 1°- Apruébese el MARCO REGULATORIO PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL el cual como Anexo DI-2020-72525366-APN-ANSV#MTR forma parte de la presente Disposición.

ARTICULO 2°- Invítase a las provincias, municipios, y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, a adherir e implementar la presente medida.

ARTICULO 3°- Regístrese, comuníquese, publíquese y dése a la Dirección Nacional del Registro Oficial y archívese.

Pablo Julian Martinez Carignano

NOTA: El/los Anexo/s que integra/n este(a) Disposición se publican en la edición web del BORA
-www.boletinoficial.gob.ar-
e. 29/10/2020 N° 50953/20 v. 29/10/2020

ANEXO

MARCO REGULATORIO PARA LA CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VPM)

ÍNDICE

1. PRINCIPIOS GENERALES
 - 1.1. OBJETO
 - 1.2. FACULTAD
 - 1.3. MARCO NORMATIVO
 - 1.4. RESPONSABILIDAD
 - 1.5. ALCANCE
2. DEFINICIONES
 - 2.1. VEHICULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)
 - 2.2. VÍAS DE CIRCULACIÓN
 - 2.3. USUARIOS DE VMP
3. ESPECIFICACIONES
 - 3.1. SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LOS VMP
 - 3.2. CASCO DE PROTECCIÓN
 - 3.3. ELEMENTOS DE VISIBILIDAD
4. REQUISITOS DE CIRCULACIÓN
 - 4.1. CASCO DE PROTECCIÓN
 - 4.2. CONDUCCIÓN
 - 4.3. VÍAS DE CIRCULACIÓN AUTORIZADAS
 - 4.4. VÍAS DE CIRCULACIÓN PROHIBIDAS
 - 4.5. PROHIBICIÓN DE USO DE DISPOSITIVOS DE DISTRACCIÓN
 - 4.6. CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS
 - 4.7. MENORES DE EDAD
 - 4.8. SEGURO OBLIGATORIO
 - 4.9. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD ADICIONALES
5. RÉGIMEN DE SANCIONES



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - N° 1.056



1. PRINCIPIOS GENERALES

1.1. OBJETO

Regular la circulación en la vía pública del tipo de vehículos cuyas características se encuentran definidas en el presente.

1.2. FACULTAD

La Agencia Nacional de Seguridad Vial como autoridad de aplicación de la políticas y medidas de seguridad vial nacionales previstas en la normativa vigente en la materia, y con la función entre otras de coordinar, impulsar y fiscalizar la implementación de las políticas y medidas estratégicas para el desarrollo de un tránsito seguro en todo el territorio nacional, es el organismo nacional competente facultado para definir y modificar lo establecido por el presente.

1.3. MARCO NORMATIVO

El presente Marco Regulatorio complementa lo establecido por las Leyes N° 24.449 y N° 26.363, las normas que reglamentan su ejercicio y sus modificatorias

1.4. RESPONSABILIDAD

La autoridad jurisdiccional competente será la responsable de implementar y fiscalizar el cumplimiento de lo establecido por el presente.

1.5. ALCANCE

La autoridad jurisdiccional competente podrá, si así lo considere, establecer limitaciones adicionales la circulación en la vía pública de vehículos definidos por el presente, en el marco de sus facultades, siempre que las mismas no se contrapongan a lo establecido en el presente marco regulatorio.

2. DEFINICIONES

2.1. VEHICULO DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

Vehículo de una o más ruedas destinado al traslado de personas y autopropulsado por motorización eléctrica o cualquier otro tipo de motorización. Se exceptúan de esta definición las bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido, los vehículos para personas con movilidad reducida y los vehículos definidos por la Ley N° 24.449 y sus normas complementarias.

2.2. VÍAS DE CIRCULACIÓN

La autoridad jurisdiccional competente autorizará las vías de circulación para los VMP, siempre que las mismas formen parte del entramado urbano y que la infraestructura vial de las mismas así lo permita.

2.3. USUARIOS DE VMP

Se considerará usuario de VMP a toda persona que utilice el vehículo en ocasión de su circulación y por ende responsable del mismo.

3. ESPECIFICACIONES

3.1. SISTEMAS DE SEGURIDAD DE LOS VMP

Los vehículos definidos en el punto 2.1. deberán contar con los siguientes sistemas:

- Sistema de freno que permita una detención total del mismo y su carga se forma eficaz.
- Sistema de iluminación que contenga al menos una luz delantera de color blanca y una luz trasera de color roja que se mantengan en-

cendidas durante toda la marcha del vehículo.

- Sistema de alerta sonora (bocina) que permita ser escuchada por el resto de los usuarios de la vía y que no supere los decibeles establecidos por reglamentación para el resto de los vehículos.
- Sistema de limitación de velocidad que fije la velocidad máxima de circulación en 30 km/h. En caso de no poseer el mencionado sistema, no podrá superar bajo ningún supuesto dicha velocidad.

3.2. CASCO DE PROTECCIÓN

Los cascos de protección para los usuarios deberán ajustarse como mínimo a los exigidos para el uso de bicicletas y bicicletas con pedaleo asistido y que cuenten con la certificación correspondiente.

3.3. ELEMENTOS DE VISIBILIDAD

Se considera como elemento de visibilidad a los CHALECOS DE SEGURIDAD DE ALTA VISIBILIDAD que cuenten con la certificación correspondiente.

4. REQUISITOS DE CIRCULACIÓN

4.1. CASCO DE PROTECCIÓN

Es obligatorio que los usuarios utilicen en todo momento el casco de protección definido en el punto 3.2. del presente.

4.2. CONDUCCIÓN

Sólo se permite la circulación de los VMP por el usuario, no pudiendo transportar carga, animales ni otras personas.

4.3. VÍAS DE CIRCULACIÓN AUTORIZADAS

Los VMP podrán circular por calles, avenidas y zonas del entramado urbano que autorice la autoridad jurisdiccional competente, a excepción de las expresamente prohibidas por el presente.

4.4. VÍAS DE CIRCULACIÓN PROHIBIDAS

Los VMP no podrán circular por aceras, zonas exclusivas para peatones, rutas, autopistas y semiautopistas cualquiera sea su jurisdicción.

4.5. PROHIBICIÓN DE USO DE DISPOSITIVOS DE DISTRACCIÓN

Se prohíbe el uso de teléfonos móviles, auriculares o de cualquier otro sistema de comunicación, imagen o sonido que distraiga la atención del conductor.

4.6. CONSUMO DE ALCOHOL Y DROGAS

Se prohíbe la conducción de los VMP bajo los efectos del consumo de alcohol y/o drogas, cualquiera sea su nivel de concentración en el organismo. Asimismo, los conductores tienen la obligación de someterse a las pruebas de alcohol y drogas, que la autoridad de fiscalización le exija.

4.7. MENORES DE EDAD

Los VMP sólo podrán ser conducidos por personas mayores de 16 años. En caso de que se constate la conducción de menores de edad o de cualquier infracción cometida por estos, los padres, tutores, acogedores y guardadores legales o de hecho, responderán solidariamente por la infracción cometida.

4.8. SEGURO OBLIGATORIO

La autoridad jurisdiccional competente podrá exigir que el conductor posea un seguro de responsabilidad civil.



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - N° 1.056



4.9. RECOMENDACIONES DE SEGURIDAD ADICIONALES

Se recomienda que los usuarios de VMP utilicen en todo momento elementos de visibilidad como los definidos en el punto 3.3. del presente.

5. RÉGIMEN DE SANCIONES

Para todas aquellas jurisdicciones que se encuentren adheridas a las leyes nacionales N° 24.449, N° 26.363 y sus normas reglamentarias, será aplicable el régimen de sanciones y faltas establecidas por las mismas.

Hoja Adicional de
Firmas Anexo
Disposición

Número: DI-2020-72525366-APN-ANSV#MTR

CIUDAD DE BUENOS AIRES
Lunes 26 de Octubre de 2020

Referencia: EX-2020-68716501- -APN-DGA#ANSV

El documento fue importado por el sistema GEDO con un total de 6 pagina/s.

Digitally signed by Gestion Documental Electronica
Date: 2020.10.26 23:41:00 -03:00
Pablo Julian Martinez Carignano
Director Ejecutivo
Agencia Nacional de Seguridad Vial

ANEXO C



SEGURIDAD
VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

AUTORIDADES

PRESIDENCIA DE LA NACIÓN
Dr. Alberto Fernández

MINISTERIO DE TRANSPORTE
Dr. Diego Giuliano

AGENCIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
Dr. Pablo Martínez Carignano

DIRECCIÓN NACIONAL DE OBSERVATORIO VIAL
Lic. Pablo Rojas

JEFATURA GABINETE OBSERVATORIO VIAL
Lic. Myriam Serulnicoff

DIRECCIÓN DE INVESTIGACIÓN ACCIDENTOLÓGICA
Lic. Jéssica Azar

EQUIPO TÉCNICO

Prof. Matías Kogoi Lic.
Fernando Picco Lic.
Eliana Rieg

LA MICROMOVILIDAD ELÉCTRICA: CONCEPTOS Y DESAFÍOS PARA LA GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

Introducción

En sintonía con los planteos de movilidad sostenible, en los últimos años ha tomado fuerza la promoción y el uso de modos de transporte individual no contaminantes, los cuales son presentados como una alternativa valiosa para la transición hacia una movilidad urbana de baja emisión de carbono.

Estos vehículos, caracterizados como micromovilidad, refieren a una variedad de vehículos ligeros que operan, por lo general, a velocidades por debajo de los 25 km/h y que son ideales para viajes de hasta 10 km. de propulsión humana o a energía eléctrica ¹.

Entre sus virtudes, se destaca que la micromovilidad ofrece a sus usuarios/os una forma de desplazamiento en ámbitos urbanos más económica, saludable y ecológica respecto de los modos motorizados convencionales, que favorece a la descongestión del tránsito y que puede ser aprovechado ya sea para viajes de trayectos cortos o, en el mejor de los casos, intermodales ².

En este marco de nuevas modalidades de transporte sustentable resulta necesario visibilizar los aspectos positivos, pero también indagar al respecto de sus implicancias con relación a la seguridad vial. Si bien la micromovilidad involucra una variedad de tipos de vehículos, en el presente dossier se hará hincapié en el monopatín eléctrico,

¹ International Transport Forum (2020) Maximizar la micromovilidad: <https://www.itdp.org/wpcontent/uploads/2021/06/MaximizandoLaMicromovilidad-ResumenEjecutivo.pdf>

² International Transport Forum (2021) Micromobility, Equity and Sustainability: Summary and Conclusions, ITF Roundtable Reports, No. 185, OECD Publishing, Paris: <https://www.itfoecd.org/sites/default/files/docs/micromobility-equity-sustainability.pdf>



siendo un tipo de movilidad que en el período de pandemia y postpandemia por COVID-19 ha ganado protagonismo entre las y los usuarios de las vías de distintas ciudades. Así, ante la irrupción de esta novedosa forma de movilidad en las calles, surgen interrogantes en torno a qué tan seguros son los viajes en monopatín eléctrico para sus personas usuarias, qué riesgos representa para ellas y para otros usuarios de la vía como las y los peatones, y qué regulaciones son necesarias implementar para su circulación segura. A continuación, se realiza un breve repaso sobre los conceptos de la micromovilidad y se enfoca con más detalle en el surgimiento del monopatín eléctrico como una nueva forma de movilidad urbana que llegó para quedarse y sobre la cual habrá que prestar especial atención para promover una movilidad segura.

¿Qué es la micromovilidad?

A los fines de este documento, y sin perjuicio de otras definiciones adoptadas por algunos países, se utilizará la definición que brinda el International Transport Forum que indica que la micromovilidad refiere a una variedad de vehículos ligeros (no más de 350 kg) que operan, por lo general, a velocidades por debajo de los 45 km/h y que son ideales para viajes de hasta 10 km³.

Imagen 1. Vehículos clasificados para la dimensión “micromovilidad”



Fuente: ITDP

De la imagen 1 se desprende que la micromovilidad considera tanto a determinados vehículos a propulsión humana como con energía eléctrica, que pueden ser tanto de uso particular como de servicio compartido, y que pueden ser de velocidades bajas (hasta 25 km/h) o moderada (hasta 45 km/h).

Dentro del grupo de vehículos que comprende la micromovilidad, la novedad más reciente fue la incorporación de aquellos que son propulsados por energía eléctrica, popularizados especialmente por la expansión del monopatín eléctrico, que en los últimos años tiene una presencia notable en muchas de las grandes urbes mundiales.

³ International Transport Forum (2020) Safe micromobility: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf

⁴ Roig-Costa, O., Gómez-Varo, I., Cubells, J., & Marquet, O. (2021). La movilidad post pandemia: perfiles y usos de la micromovilidad en Barcelona. Revista Transporte Y Territorio, (25). <https://doi.org/10.34096/rtt.i25.10958>

El monopatín eléctrico

Estos vehículos consisten en patinetes de pie de dos ruedas que son impulsados por un motor a batería mediante el accionar de un acelerador con el pulgar del conductor/a y que pueden alcanzar velocidades comparables a las alcanzadas por las bicicletas de pedales.

Imagen 2. Monopatín eléctrico



Fuente: ITDP

Los monopatines eléctricos crecieron en distintas ciudades del mundo bajo dos modalidades, como vehículos en propiedad y como vehículos de uso compartido. En este segundo caso, existen empresas que son las propietarias de los vehículos y operan el servicio ofreciendo un sistema en el que las personas usuarias pueden acceder al uso de los mismos en calidad de alquiler temporario abonando una tarifa determinada⁴.

El uso de monopatines eléctricos es apuntalado por sus potenciales impactos positivos en distintos aspectos, principalmente en cuanto a lo ambiental, por tratarse de un modelo de transporte libre de emisiones de carbono que puede ayudar a la mejora de la calidad del aire en las ciudades. Asimismo, se señala la contribución que podrían hacer al desarrollo de un sistema de transporte multimodal, en donde estos vehículos tienen el potencial de convertirse en la “última milla” faltante, complementaria al transporte público urbano⁵.

Pero como se ha mencionado, no todo son aspectos positivos. Para sostener este tipo de movilidad es necesario pensar y repensar diversos aspectos de neto corte de seguridad vial, ya que la movilidad sustentable sin esta mirada no es suficiente.

Normativa y regulación de los monopatines eléctricos

Por lo general, las ciudades aún se caracterizan por tener un diseño urbano en donde el uso de vehículos motorizados ocupa el lugar

⁵ Baruj, G.; Dulcich, F.; Porta, F.; y Ubogui, M. (2021) La transición hacia la electromovilidad: panorama general y perspectivas para la industria argentina. Documentos de Trabajo del CCE N° 5, abril de 2021, Consejo para el Cambio Estructural - Ministerio de Desarrollo Productivo de la Nación' https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/03/dt_5_-_electromovilidad.pdf



central y donde la infraestructura de calidad y segura para las/os usuarias/os vulnerables de la vía puede resultar insuficiente. En este contexto, la incorporación de monopatines eléctricos a las vías de tránsito puede agudizar el problema de la convivencia de los distintos modos si no se encara la construcción de infraestructura específica y el control de la velocidad de los vehículos motorizados.

En este sentido, una de las principales preocupaciones para los gobiernos se vincula con la regulación de este tipo de vehículos en la circulación por las vías de tránsito ⁶. Dada su reciente y progresiva aparición, en muchos reglamentos de tránsito aún no existe una definición de los aspectos relativos a su circulación, generando así un vacío normativo. No obstante, ya existen avances tanto a nivel nacional como internacional en su regulación.

En Europa, países como Francia y Alemania reglamentaron que la circulación de los monopatines eléctricos se limite a velocidad máxima de 25 km/h y de 20 km/h respectivamente, la prohibición de circular por las veredas y de transportar a más de una persona. Asimismo, el uso de casco no es obligatorio, pero sí recomendado, y las/os conductoras/es están obligados a contar con un seguro de responsabilidad civil por los daños causados a terceros ⁷. Por su parte, España también prohíbe la circulación por las veredas y a velocidades que excedan los 25 Km/h, como también aconseja el uso de casco y disponer de un seguro de responsabilidad civil ⁸. Dinamarca ⁹, Suecia ¹⁰ y Bélgica ¹¹ son algunos de los otros países de la Unión Europea que establecieron normativas al respecto.

En Latinoamérica, los gobiernos de ciudades como Bogotá ¹², Río de Janeiro ¹³ y Ciudad de México, ¹⁴ elaboraron normativas y recomendaciones que acompañaron la llegada de los servicios de monopatines eléctricos de uso compartido a sus calles y avenidas. Por su parte, Chile, en su modificación de la Ley de Tránsito en 2018, también reglamentó la velocidad máxima y espacios de circulación de los ciclos (vehículos de 1 o más ruedas propulsados por las personas) con asistencia eléctrica ¹⁵.

En Argentina, en octubre de 2020 la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) actualizó la normativa vial estableciendo un marco regulatorio para el uso de vehículos para la movilidad personal, como los monopatines y patinetas eléctricas, los cuales no eran contemplados en la Ley Nacional de Tránsito 24.449 (imagen 3).

La disposición 480/2020 de la ANSV establece que los monopatines eléctricos sólo pueden circular por las ciudades (calles y avenidas), a una velocidad máxima de 30 km/h y siendo obligatoria la utilización del casco por parte de la/los conductora/es, quienes deberán ser mayores de 16 años, entre los principales requisitos de circulación. Asimismo, en todas las jurisdicciones adheridas a las leyes nacionales N° 24.449, N° 26.363 y sus normas reglamentarias, se puede aplicar el régimen de sanciones y faltas establecidas en ellas.

⁶ Banco Interamericano de Desarrollo (2021) Guía para la regulación de sistemas de monopatines y bicicletas sin anclaje compartidos para ciudades de América Latina

⁷ <https://www.cec-zev.eu/thematiques/vie-quotidienne/trottinette-electrique-en-region-franco-allemande/>

⁸ <https://www.dqt.es/muevete-con-seguridad/va-seguero/en-patinete/>

⁹ <https://sikkertrafik.dk/rad-oq-viden/sma-el-koretoier/el-lobehjul/>

¹⁰ <https://www.transportstyrelsen.se/elsparkcvkel>

¹¹ <https://www.politie.be/5911/nieuws/elektrische-steps-wettelijke-bepalingen>

¹² <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=5&i=84143#>

Imagen 3. Reglamentación para monopatines eléctricos

Nueva reglamentación para monopatines eléctricos

-  Ser mayor de 16 años
-  Usar casco
-  Circular solo en calles y avenidas de ciudades
-  A una velocidad máxima de 30 km/h
-  Sin acompañantes
-  Contar con sistema de freno para una detención total
-  Tener luces delanteras y traseras

SEGURIDAD VIAL Ministerio de Transporte

Fuente: ANSV

Se debe resaltar que ciudades como Mendoza ¹⁶ y la Ciudad Autónoma de Buenos Aires ¹⁷ habían avanzado desde el año 2019 con regulaciones locales, especialmente a partir de la implementación de sistemas de servicio de uso compartido de monopatines eléctricos. En los años siguientes, otras ciudades de la Argentina como La Plata ¹⁸, Rosario ¹⁹, Córdoba ²⁰ y Neuquén ²¹ avanzaron en el mismo sentido regulatorio, dictaminando también sus propias normativas locales.

Como rasgo común, las distintas normativas locales comparten el establecimiento de un límite máximo de velocidad de circulación de 25 km/h y la obligación de respetar las normas de circulación vigentes para los vehículos.

Siniestralidad vial: pruebas de choque con monopatines eléctricos

El establecimiento de normativa favorece la integración de la micromovilidad eléctrica dentro de una serie de pautas de circulación que den mayor seguridad, tanto a sus usuarias/os, como a los demás usuarias/os vulnerables de la vía. No obstante, las personas usuarias no están exentas de participar en siniestros viales.

Para comprender los riesgos posibles y los mecanismos de lesiones resultantes en hechos viales que involucran a los monopatines eléctricos, resultan interesantes los aportes provenientes de un crash test de este tipo de vehículo realizado en España por la fundación MAPFRE ²², en colaboración con CESVIMAP ²³, donde se reprodujeron dos tipos de colisiones habituales en zonas urbanas mediante simulaciones informáticas ²⁴ y pruebas de choque en laboratorio (es decir, en condiciones controladas).

Impacto de un monopa-n eléctrico a 25 km/h contra el lateral de un automóvil

Una de las pruebas realizadas consistió en la reproducción de la colisión de un monopatín eléctrico circulando a 25 km/h contra el lateral de un automóvil. En este caso, el crash test se produce contra

¹³ <http://leismunicipa.is/OeOux>

¹⁴ <https://semovi.cdmx.qob.mx/comunicacion/nota/tarieta-informativa-sobre-la-circulacion-de-vehiculos-nomotorizados-y-de-apoyo-peatonal>

¹⁵ <https://www.conaset.cl/circulacion-de-los-ciclos/>

¹⁶ Decreto N° 1.032

¹⁷ Ley N° 6.164

¹⁸ Ordenanza N° 11.928

¹⁹ Ordenanza N° 10.110

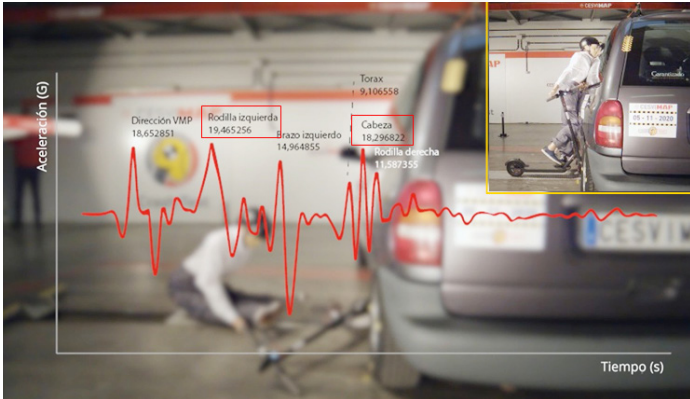
²⁰ Ordenanza N° 13.320

²¹ Ordenanza N° 14.480



un monovolumen ²⁵ alto, lo cual evita que el primer impacto del monopatín eléctrico sea directamente en la rueda y, en consecuencia, sea la columna de la dirección la que impacta directamente. Ante este impacto, las zonas del cuerpo que más se afectan son: la rodilla izquierda, que en este caso es la primera parte del cuerpo en entrar en contacto con el vehículo y, en segundo lugar, la cabeza (imagen 4).

Imagen 4. Impacto de un monopatín eléctrico contra el lateral de un automóvil



Fuente: RACAR (2018)

Por lo tanto, ante la ocurrencia de una colisión entre un monopatín eléctrico y un automóvil, son múltiples las zonas del cuerpo que pueden recibir un golpe directo (imagen 5), siendo las extremidades superiores (muñecas y manos) y la cara, las zonas de cuerpo que pueden verse mayormente afectadas (tabla 1).

Imagen 5. Zonas del cuerpo afectadas por impactos directos e indirectos por colisión entre monopatín eléctrico y automóvil

Área dañada	Golpe directo	golpe indirecto	Golpe directo (imagen)
Cabeza	X	X	
Rostro	X		
zona cervical	X	X	
Pecho	X		
Caderas	X		
Muñeca	X		
Manos	X		
Rodilla	X		
Órganos internos			

Fuente: Fundación MAPFRE

Tabla 1. Posibles lesiones en zonas del cuerpo por colisión entre monopatín eléctrico y automóvil

²² Fundación MAPFRE (2021) Pruebas de cheque (crash test) de patinetes eléctricos y riesgos asociados al proceso de carga: recomendaciones de seguridad para un uso seguro: <https://documentacion.fundacionmapfre.org/documentacion/publico/es/media/group/1109839.do>
Centro de Experimentación y Seguridad Vial MAPFRE.

Muñecas y manos	Estas partes del cuerpo están expuestas a fracturas y lesiones ya que en este caso en particular se utilizan como mecanismo de defensa para evitar lesionar zonas vitales del cuerpo y así minimizar la gravedad de la lesión.
Rodillas	Se produce un impacto directo de ambas rodillas contra la puerta trasera del vehículo, lo que puede provocar la fractura o rotura de la rótula.
Tórax	No se vieron afectados órganos internos vitales debido a que en este tipo de accidentes el tórax absorbe muy bien la energía cinética.
Cabeza y cara	Los huesos frontal y parietal de la cabeza no resultaron lesionados por el uso de casco, pero la cara es una de las zonas más afectadas y la que presenta más daños.
Zona cervical	El riesgo de latigazo cervical se puede ver en el momento inmediatamente posterior a la colisión como una lesión indirecta cuando la cabeza y la zona cervical golpean el suelo. Esto podría conducir a lesiones cefálicas.

Fuente: Elaboración propia en base a Fundación MAPFRE (2021)

Impacto de un monopa-n eléctrico a 25 km/h contra un peatón

En esta prueba de choque, el monopatín eléctrico impacta a una velocidad de 25 km/h contra un peatón, donde el peatón es un dummy ²⁶, que representa a una niña menor de edad que se encuentra cruzando una calle y, por tanto, siguiendo una trayectoria perpendicular a la del desplazamiento del monopatín eléctrico.

El primer contacto contra el dummy peatón es el que se da lugar entre la rueda delantera del monopatín eléctrico y el pie derecho del dummy. Esta circunstancia tiene como consecuencia el desplazamiento del pie en sentido del movimiento del monopatín, produciendo una reacción en la cabeza del peatón en sentido contrario al del impacto. Después de este movimiento se produce la mayor aceleración, afectando al costado derecho del dummy peatón (incluyendo cabeza), lo que se debe a que es un golpe directo y es el peatón quien absorbe toda la energía cinética producida durante el desplazamiento del vehículo.

Posteriormente, se produce un impacto directo desde el conductor del monopatín hasta la zona pélvica del peatón, desplazándose el conductor, el monopatín, y el peatón 2,4 metros juntos durante 3

²⁴ Con programa V-Crash, software de reconstrucción de siniestros viales.
²⁵ Se denomina monovolumen porque tanto el vano del motor, como el habitáculo y el maletero conforman una sola caja o espacio.
²⁶ Actuales modelos humanos que se utilizan en simulaciones de choques.



segundos aproximadamente. El momento final es el de la caída y el contacto del peatón contra el suelo, en el que también están involucrados tanto el conductor como el vehículo, ya que estos caen sobre el peatón (imagen 6).

Imagen 6. Impacto de un monopatín eléctrico contra un peatón



Fuente: RCAR (2018)

Así, en caso de que la o el conductor/a de un monopatín eléctrico atropelle a un peatón, este último al no tener ningún tipo de protección individual podría sufrir lesiones graves en las zonas de las rodillas, cabeza y cadera (imagen 7 y tabla 2).

Imagen 7. Zonas del cuerpo afectadas durante el impacto directo e indirecto por atropello de monopatín eléctrico a peatón

Área dañada	Golpe directo	golpe indirecto	Golpe directo (imagen)
Cabeza	X	X	
Rostro	X	X	
zona cervical		X	
Pecho		X	
Caderas	X	X	
Hombro		X	
Manos		X	
Rodilla	X		
Tobillo	X		
Órganos internos de la cabeza	X		

Fuente: Fundación MAPFRE

Tabla 2. Posibles lesiones en zonas del cuerpo por atropello de monopatín eléctrico a peatón

Rodillas	La rueda delantera del monopatín eléctrico ‘fija’ al peatón en su lugar mientras que la columna de dirección golpea simultáneamente las rodillas del peatón, lo que puede provocar una rotura.
Cabeza	Cuando la rueda delantera golpea los pies del peatón, su cabeza es empujada hacia el manillar, provocando un impacto directo y violento contra él.
Hombros	Luego del impacto en la cabeza, hay una caída acelerada; es decir, las masas tanto del conductor como del patinete aplastan al peatón durante la caída, agudizando el impacto en la zona de los hombros cuando el peatón golpea el suelo.

Caderas	En este caso, el peatón recibe diversos impactos en las caderas, tanto directamente del conductor/a como del vehículo e indirectamente de golpear el suelo podría provocar lesiones o fracturas.
Columna	No se produce lesión en la columna, aunque la zona con mayor probabilidad de verse afectada es la zona cervical si hay algún latigazo cervical.
Codos, muñecas y manos	Estas son las tres partes del cuerpo que probablemente se verán muy afectadas durante una colisión, ya que las usamos como mecanismo de defensa. Estas tres áreas también pueden verse afectadas si el peatón es arrastrado después de la colisión.

Fuente: Elaboración propia en base a Fundación MAPFRE (2021)

Ambas pruebas de choque, por tanto, proporcionan información sobre los daños directos e indirectos que pueden causar a personas usuarias de monopatines eléctricos y otras/usuarios/os de la vía la siniestralidad vial. Los resultados del análisis de las simulaciones y pruebas de choque indican que un monopatín eléctrico circulando a una velocidad de 25 km/h que participe de un siniestro vial, puede generar como consecuencia que se produzcan lesiones graves, tanto para el conductor/a del mismo si colisiona contra un automóvil, como para los peatones que fueran atropellados.

Conclusiones

El uso de vehículos de micromovilidad eléctrica, como los monopatines, ya es una realidad dentro de las vías urbanas de muchas ciudades del mundo y de la Argentina, ganando lugar en la agenda de la seguridad vial para poder desarrollar el potencial de esta modalidad de transporte de una manera segura. Asimismo, el desarrollo de políticas de movilidad sustentable por parte de los gobiernos hace también suponer un posible fomento y promoción de su adopción como vehículos de movilidad cotidiana, con el consecuente crecimiento de la micromovilidad para los próximos años.

De esta manera, y ponderados sus aspectos positivos con relación al lugar que pueden protagonizar en la transición hacia una movilidad sin emisiones contaminantes de aire, es necesario también considerar que la incorporación e integración de los monopatines eléctricos a la movilidad urbana implica y seguirá implicando desafíos para la gestión de la seguridad vial por parte de los gobiernos locales.²⁷

Como se ha observado, las experiencias tanto a nivel internacional como nacional, muestran que los gobiernos ya han comenzado a implementar regulaciones a fin de integrar a los monopatines eléctricos dentro de un marco normativo general del tránsito. En este sentido, la limitación de velocidades máximas entre los 20 y 30 km/h es una de las medidas que más comúnmente se ha tomado. Sin embargo, como demuestran los resultados de las pruebas de choque, aún

²⁷ <https://www.xataka.com/movilidad/parisinos-se-han-hartado-patines-electricos-que-han-expulsado-referendum>



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - N° 1.056



a velocidades de 25 km/h las consecuencias de una colisión entre un monopatín eléctrico y otras personas usuarias de la vía pueden resultar en lesiones graves para las víctimas implicadas.

En este marco, resultará necesario el diseño e implementación de políticas públicas tendientes a incorporar a la micromovilidad de forma segura a las tramas viales urbanas. Para ello, será indispensable avanzar en acciones como la concientización hacia la ciudadanía sobre las nuevas normativas que regulan estos tipos de vehículos, así como el avance de diseños de infraestructura que ayuden a evitar posibles conflictos entre las personas usuarias de la vía.

Asimismo, será de suma relevancia avanzar hacia el conocimiento más profundo del perfil de uso y características específicas de la seguridad vial de las personas usuarias de vehículos de micromovilidad - intentando ser este dossier un humilde aporte a la cuestión -, con el objetivo de continuar garantizando para todas las personas que transitan por las vías una movilidad sustentable y segura.

f t i /InfoSegVial
www.argentina.gob.ar/seguridadvial

SEGURIDAD
VIAL



Ministerio de Transporte
Argentina

ANEXO D

PÓLIZA DE ROBO
CLAUSULAS ADICIONALES

PÓLIZA N°
MOVIMIENTO N°

Suma asegurada RC ciclistas: \$ 750.000

Riesgo Cubierto

El Asegurador se obliga a mantener indemne al Asegurado en su condición de usuario de la bicicleta/ monopatín objeto del seguro, por cuanto deba a un tercero, en razón de la Responsabilidad Civil Extracontractual que surja de los artículos 1716 a 1762 del Código Civil y Comercial, en que incurra exclusivamente como consecuencia de los daños corporales, materiales y perjuicios consecutivos causados accidentalmente a terceros exclusivamente, siempre que los daños se produzcan por una causa violenta, súbita, externa y ajena a la voluntad del Asegurado, durante la circulación y uso normal al que está destinado dicho vehículo.

Y que tal circulación y uso se realice bajo las condiciones reglamen-

tarias y/o ordenanzas municipales en vigencia, dentro del territorio de la República Argentina.

El Asegurador asume esta obligación únicamente en favor del Asegurado y hasta las sumas máximas establecidas en las Condiciones Particulares

A los efectos de este seguro no se consideran terceros:

a) El cónyuge, conviviente y los parientes del Asegurado hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad.

b) Las personas en relación de dependencia laboral con el Asegurado en tanto el evento se produzca en oportunidad o con motivo del trabajo.

Riesgos Excluidos

El asegurador no indemnizará la pérdida o daño previstos en la correspondiente cobertura, cuando el siniestro sea consecuencia de:

a) Obligaciones Contractuales.

b) Actos prohibidos por la ley.

c) Multas y/o penalidades impuestas por autoridad competente.

d) Daños o pérdidas originados en mala fe, dolo o culpa grave del Asegurado.

e) Daños a cosas ajenas que se encuentren en poder del Asegurado, por cualquier título.

f) Daños a cosas transportadas.

g) Daños a bienes y/o pertenencias del Asegurado

h) Daños a la bicicleta/ monopatín asegurado.

i) Daños como consecuencia de la participación en competencias deportivas amateur y/o profesional del tipo aventurera y extrema (cross-country), estilo libre (freestyle) y velocidad.

j) Cuando el rodado asegurado sea conducido por una persona bajo la influencia de cualquier droga desinhibidora, alucinógena o somnífica, o en estado de ebriedad. Se entiende que una persona se encuentra en estado de ebriedad si se niega a practicarse el examen de alcoholemia (u otro que corresponda) o cuando habiéndose practicado éste, arroje un resultado; igual o superior a un gramo de alcohol por mil gramos de sangre al momento del accidente.

A los fines de su comprobación queda establecido que la cantidad de alcohol en la sangre de una persona, desciende a razón de 0,05 gramos por mil por hora.

k) Cuando la bicicleta/ monopatín asegurado sea conducida por persona con trastornos de coordinación motora que impidan la conducción normal del vehículo y éste no se encuentre dotado de la adaptación necesaria para este tipo de conducción.

Defensa en Juicio Civil

En caso de demanda judicial civil contra el Asegurado y/o demás personas amparadas por la cobertura, este/os debe/n dar aviso fehacientemente al Asegurador de la demanda promovida a más tardar el día siguiente hábil de notificado/s y remitir simultáneamente al Asegurador la cédula, copias y demás documentos objeto de la notificación.

El Asegurador deberá asumir o declinar la defensa. Se entenderá que el Asegurador asume la defensa, si no la declinara mediante aviso fehaciente dentro de dos días hábiles de recibida la información y documentación referente a la demanda. En caso que la asuma el Asegurador deberá designar el o los profesionales que representarán y patrocinarán al Asegurado; éste queda obligado a suministrar, sin demora, todos los antecedentes y elementos de prueba de que disponga y a otorgar en favor de los profesionales designados el poder para el ejercicio de la representación judicial, entregando el respectivo instrumento antes del vencimiento del plazo para contestar la demanda, y a cumplir con los actos procesales que las leyes pongan personalmente a su cargo.



BOLETÍN OFICIAL

MUNICIPALIDAD DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

13 de JULIO de 2026 - Año 22 - Nº 1.056



Cuando la demanda o demandas excedan las sumas aseguradas, el Asegurado puede, a su cargo, participar también en la defensa con el profesional que designe al efecto. Si el Asegurador no asumiera la defensa en el juicio, o la declinara, el Asegurado debe asumirla y suministrarle a aquél, a su requerimiento, las informaciones referentes a las actuaciones producidas en el juicio.

La asunción por el Asegurador de la defensa en el juicio civil o criminal, implica la aceptación de su responsabilidad frente al Asegurado, salvo que posteriormente el Asegurador tomara conocimiento de hechos eximentes de su responsabilidad, en cuyo caso deberá declinarlas, dentro de los CINCO (5) días hábiles de dicho conocimiento. Si se dispusieran medidas precautorias sobre bienes del Asegurado, éste no podrá exigir que el Asegurador las sustituya. En caso de que el Asegurado asuma su defensa en juicio sin darle noticia oportuna al Asegurador para que éste la asuma, los honorarios de los letrados de éstos quedarán a su exclusivo cargo.

Proceso Penal

Si se promoviera proceso penal y correccional, el Asegurado deberá dar inmediato aviso al Asegurador en oportunidad de tomar conocimiento de dicha circunstancia. En caso de que solicitara la asistencia penal al Asegurador éste deberá expedirse sobre si asumirá la defensa o no dentro del plazo de CINCO (5) días hábiles. En caso de aceptar la defensa, el Asegurado deberá suscribir los documentos necesarios que permitan ejercerla a favor de los profesionales que el Asegurador designe. En cualquier caso el Asegurado podrá resignar a su costa al profesional que lo defiende y deberá informarle de las actuaciones producidas en el juicio y las sentencias que se dictaren. Si el Asegurador participara en la defensa, las costas a su cargo se limitarán a los honorarios de los profesionales que hubiera designado al efecto.

Si en el proceso se incluyera reclamación pecuniaria en función de lo dispuesto por el Artículo 29 del Código Penal, será de aplicación lo previsto en Artículo 4 - Defensa en Juicio civil de estas condiciones de Cobertura Específica.

Franquicia a cargo del asegurado

El Asegurado participará en cada siniestro con un diez por ciento (10%) de la o las indemnizaciones que se acuerden con el o los terceros o que resulte de sentencia judicial, incluyendo honorarios, costas y intereses a su cargo, con un mínimo del uno por ciento (1%) y un máximo del tres por ciento (3%), ambos de la suma asegurada al momento del siniestro, por cada acontecimiento.

Este descubierto no podrá ser amparado por otro seguro.

DECRETO N.º 0688-SLTyRI-2026

SAN LUIS, 08 DE JULIO DE 2026

VISTO

La Sanción Legislativa N.º V-1090-2026 (3785/2026); y,

CONSIDERANDO:

Que resulta competencia del Poder Ejecutivo Municipal la promulgación de la misma, de conformidad a lo dispuesto por el Artículo 157 y cc. de la Carta Orgánica Municipal;

Por ello y en uso de sus atribuciones;

EL INTENDENTE DE LA CIUDAD DE SAN LUIS

DECRETA:

Art. 1º- Promúlguese, publíquese y téngase por Ordenanza de la Ciudad de San Luis la Sanción Legislativa N.º V-1090-2026 (3785/2026).-

Art. 2º- El presente Decreto será suscripto por el señor Intendente, Dr. Jorge Gastón Hissa, y refrendado por la señora Secretaria Legal, Técnica y de Relaciones Institucionales y por la señora Secretaria General a cargo interinamente de la Secretaría de Hacienda, Infraestructura y Planeamiento.-

Art. 3º- Comunicar, Publicar, dar al Registro Oficial y Archivar.-

FIRMADO DIGITALMENTE SEGÚN LEY PROVINCIAL N.º V-0591-2007.-

JORGE GASTON HISSA
ESTEFANÍA MAGALÍ SIRACUSA
FABIANA JUDITH MALAMUD