



H. Cámara de Diputados de la Nación

PROYECTO DE LEY

El Senado y Cámara de Diputados,...

LEY DE TRANSITO N° 24.449. MODIFICACION DEL ARTÍCULO 51. VELOCIDAD MAXIMA

ARTICULO 1º) – Modifíquese el artículo 51 de la Ley de Tránsito N° 24.449 y sus modificatorias, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

ARTICULO 51. — VELOCIDAD MAXIMA. Los límites máximos de velocidad son:

a) En zona urbana:

1. En calles: 30 km/h;
2. En avenidas: 60 km/h;
3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

b) En zona rural:

1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 100 km/h;
2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 80 km/h;
3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;
4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;

c) En semiautopistas: los mismos límites que en zona rural para los distintos tipos de vehículos, salvo el de 120 km/h para motocicletas y automóviles;

d) En autopistas: los mismos del inciso b), salvo para motocicletas y automóviles que podrán llegar hasta 130 km/h y los del punto 2 que tendrán el máximo de 100 km/h;

e) Límites máximos especiales:

1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 20 km/h;



H. Cámara de Diputados de la Nación

2. En los pasos a nivel sin barrera ni semáforos: la velocidad precautoria no superior a 20 km/h y después de asegurarse el conductor que no viene un tren;
3. En proximidad de establecimientos escolares, deportivos y de gran afluencia de personas: velocidad precautoria no mayor a 20 km/h, durante su funcionamiento; y no mayor a 40 km/h fuera de ese período.
4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.

Artículo 2°.- Invitase a las provincias, a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y a los municipios de la República a adherir a la presente ley.

Artículo 3°.- Comuníquese al Poder Ejecutivo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

El presente proyecto de ley tiene como objeto generar un marco legal actualizado y adecuado a las condiciones reales que se presentan en las rutas de nuestro país.

En este sentido y destacando la perfección y precisión de la mencionada ley, la cual nos compete en esta oportunidad, es que introducimos una modificación acorde a las necesidades que se plantean a diario.

Argentina ostenta uno de los índices más altos de mortalidad por accidentes de tránsito. Veinte personas mueren por día; hay 7.268 víctimas fatales por año (2016) y unos 120 mil heridos de distinto grado y miles de discapacitados.

Los accidentes de tránsito en la Argentina, son la primera causa de muerte en menores de 35 años, y la tercera sobre la totalidad de los argentinos. Las cifras de muertos son elevadísimas, comparadas con las de otros países, llegando a tener 8 o 10 veces más víctimas fatales que en la mayoría de los países desarrollados, en relación al número de vehículos circulantes.

El aumento de la velocidad promedio guarda relación directa con la probabilidad de que ocurra un accidente de tránsito y con la gravedad de sus consecuencias. Por ejemplo, un incremento de 1 km/h de la velocidad media del vehículo se traduce en un aumento del 3% en la incidencia de accidentes con lesiones, y un 4% a 5% en la incidencia de accidentes mortales.

El riesgo de defunción de un peatón adulto atropellado por un automóvil a una velocidad de 50 km/h es inferior al 20%, pero es casi del 60% si el atropello se produce a 80 km/h.

Según el informe de la OMS en el mundo “mueren cerca de 1,25 millones de personas anualmente en accidentes de tránsito en las carreteras” y “entre el 40 y el 50 por ciento de los conductores no respetan los límites de velocidad señalizados. Los conductores varones, jóvenes y que han consumido alcohol son más propensos a circular a una velocidad excesiva o inadecuada que puede provocar accidentes”.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Solamente 47 países establecieron en 50 kilómetros por hora la velocidad máxima en zonas urbanas, uno de los puntos que la OMS considera “prácticas correctas en relación con una de las principales medidas de control de la velocidad”.

Los países que lograron reducir más drásticamente las tasas de mortalidad y traumatismos por accidentes de tránsito en las últimas décadas son Países Bajos, Reino Unido y Suecia, entre otros, y son los que abordaron el problema con un enfoque amplio que prioriza la conducción a una velocidad segura como uno de los 4 componentes del “enfoque de sistemas para la seguridad vial”, que abarca también la vía pública, el vehículo y el usuario.

El exceso de velocidad es la causa de uno de cada tres accidentes de tránsito en el mundo, según el último informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) difundido hoy, que ratifica que los siniestros viales continúan siendo la principal causa de muerte en jóvenes de 15 a 29 años.

“La velocidad excesiva o inadecuada es la principal causa de los traumatismos por accidentes de tránsito, un problema de ámbito mundial”, señaló Margaret Chan, Directora General de la OMS tras la presentación del estudio Gestión de la Velocidad (Managing Speed) que realizó el organismo en Ginebra.

El exceso de velocidad es efectivamente un grave problema de seguridad. Así lo demuestran las investigaciones realizadas en diversos países: un aumento de un kilómetro por hora en la velocidad promedio de una vía, aumenta en un 5% las lesiones y en un 7% los accidentes fatales, (ver figura 1).

Lo anterior se explica porque:

- 1) El exceso de velocidad reduce el tiempo que tiene el conductor ante un imprevisto, tiempo que le permite evitar un accidente mediante alguna acción evasiva, como por ejemplo frenar.
- 2) Al superar el límite de velocidad para la que fue diseñada la vía, se deterioran aspectos como la estabilidad del vehículo y la visibilidad del conductor, reduciéndose por ejemplo, la distancia hasta donde puede ver el camino.
- 3) Mientras mayor sea la velocidad de un vehículo que se acerca a un peatón u otro conductor, más difícil será para éstos juzgar la distancia a la que se encuentra dicho vehículo.



H. Cámara de Diputados de la Nación

Efectos por cambios en los límites de velocidad

Año	País	Tipo de cambio	Cambio en límite de velocidad	Efectos en velocidad	Accidentes fatales
1985	Suiza	Autopista	De 130 a 120 km/h	5 km/h en reducción de vel. media	Reducción en 12%
1987	EE.UU.	Carretera	De 90 a 105 km/h	3-6 km/h en aumento de vel. media	Aumento de 19-34%
1989	Suecia	Autopista	De 110 a 90 km/h	14 km/h en reducción de vel. media	Reducción en 21%

(Figura 1)

La presente iniciativa tiene como objeto modificar el artículo 51 de la Ley de Tránsito N° 24.449 insertando modificaciones a los límites de velocidad establecidos a los efectos de reducir el índice de siniestralidad en las rutas, calles y avenidas de nuestro país.

Por lo expuesto, solicito de mis pares la aprobación del presente proyecto de ley.