



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

PROYECTO DE LEY



El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación Argentina, reunidos en Congreso etc., sancionan con fuerza de Ley

Artículo 1.- Modifíquese el texto del artículo 9 de la Ley de Tránsito N° 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 9º — EDUCACION VIAL. Ampliense los alcances de la ley 23.348. Para el correcto uso de la vía pública, se dispone:

- a) Incluir la educación vial en los niveles de enseñanza preescolar, primario y secundario;*
- b) En la enseñanza técnica, terciaria y universitaria, instituir orientaciones o especialidades que capaciten para servir los distintos fines de la presente ley;*
- c) La difusión y aplicación permanente de medidas y formas de prevenir accidentes;*
- d) La afectación de predios especialmente acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción **de todo tipo de vehículos, incluidos aquellos propulsados por el conductor.***
- e) La prohibición de publicidad laudatoria, en todas sus formas, de conductas contrarias a los fines de esta ley.*
- f) Las autoridades de tránsito deberán realizar periódicamente amplias campañas informando sobre las reglas de circulación en la vía pública, y los derechos y las obligaciones de los conductores de rodados de todo tipo y de los peatones. (Inciso incorporado por art. 2º de la Ley N° 25.965 B.O. 21/12/2004)."*

Artículo 2.- Modifíquese el texto del artículo 42 de la Ley de Tránsito N° 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 42. — ADELANTAMIENTO. El adelantamiento a otro vehículo debe hacerse por la izquierda conforme las siguientes reglas:



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

a) El que sobrepase debe constatar previamente que a su izquierda la vía esté libre en una distancia suficiente para evitar todo riesgo, y que ningún conductor que le sigue lo esté a su vez sobrepasando. **Cuando el adelantamiento sea a un ciclista la distancia adyacente mínima de seguridad que deberá respetar será de 1,50mts, y en el caso de un grupo de ciclistas transitando en fila las maniobras de sobrepaso deben efectuarse con disminución de velocidad y precaución necesaria hasta adelantar el último ciclista.**

b) Debe tener la visibilidad suficiente y no iniciar la maniobra si se aproxima a una encrucijada, curva, puente, cima de la vía o lugar peligroso;

c) Debe advertir al que le precede su intención de sobrepasarlo por medio de destellos de las luces frontales o la bocina en zona rural. En todos los casos, debe utilizar el indicador de giro izquierdo hasta concluir su desplazamiento lateral;

d) Debe efectuarse el sobrepaso rápidamente de forma tal de retomar su lugar a la derecha, sin interferir la marcha del vehículo sobrepasado; esta última acción debe realizarse con el indicador de giro derecho en funcionamiento;

e) El vehículo que ha de ser sobrepasado deberá, una vez advertida la intención de sobrepaso, tomar las medidas necesarias para posibilitarlo, circular por la derecha de la calzada y mantenerse, y eventualmente reducir su velocidad;

f) Para indicar a los vehículos posteriores la inconveniencia de adelantarse, se pondrá la luz de giro izquierda, ante la cual los mismos se abstendrán del sobrepaso;

g) Los camiones y maquinaria especial facilitarán el adelantamiento en caminos angostos, corriéndose a la banquina periódicamente;

h) Excepcionalmente se puede adelantar por la derecha cuando:

1. El anterior ha indicado su intención de girar o de detenerse a su izquierda;
2. En un embotellamiento la fila de la izquierda no avanza o es más lenta."

Artículo 3.- Modifíquese el texto del artículo 43 de la Ley de Tránsito Nº 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

"ARTICULO 43. — GIROS Y ROTONDAS. Para realizar un giro debe respetarse la señalización, y observar las siguientes reglas:



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

a) Advertir la maniobra con suficiente antelación, mediante la señal luminosa correspondiente **o manual en el caso de ciclistas**, que se mantendrá hasta la salida de la encrucijada.

b) Circular desde treinta metros antes por el costado más próximo al giro a efectuar.

c) Reducir la velocidad paulatinamente, girando a una marcha moderada;

d) Reforzar con la señal manual cuando el giro se realice para ingresar en una vía de poca importancia o en un predio frentista;

e) Si se trata de una rotonda, la circulación a su alrededor será ininterrumpida sin detenciones y dejando la zona central no transitable de la misma, a la izquierda. Tiene prioridad de paso el que circula por ella sobre el que intenta ingresar debiendo cederla al que egresa, salvo señalización en contrario. **En el caso de varios ciclistas ingresando o egresando en fila, serán considerados como un único vehículo, teniendo prioridad de paso.”**

Artículo 4.- Modifíquese el texto del artículo 46 bis de la Ley de Tránsito N° 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

“ARTICULO 46 bis: Ciclovías. Las autoridades competentes promoverán la planificación y construcción de una red de ciclovías o sendas especiales para la circulación de bicicletas y similares cuyos conductores estarán obligados a utilizarlas.

En la vía pública, caminos, carriles y vías donde la circulación de bicicletas y similares no está expresamente prohibida se dispondrá la instalación de carteles de señalización de sobrepaso seguro de bicicletas, y advertencia para la prevención de accidentes de ciclistas.”

Artículo 5.- Comuníquese al Poder Ejecutivo

Dip. Nac. M. Soledad Carrizo.

Dip. Nac. Ximena García - Dip. Nac. Mario Negri - Dip. Nac. Juan Martin - Dip. Nac. Hugo Romero - Dip. Nac. José Riccardo - Dip. Nac. Gonzalo Del Cerro - Dip. Nac. Gustavo Menna - Dip. Nac. Atilio Benedetti - Dip. Nac. Mario Arce - Dip. Nac. Lorena Matzen - Dip. Nac. Camila Crescimbeni - Dip. Nac. Hernan Berisso - Dip. Nac. Alfredo Schiavoni - Dip. Nac. Miguel Nanni



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

FUNDAMENTOS

Sr. Presidente

Tal como ha sido expuesto en reiteradas oportunidades, la pandemia provocada por el coronavirus covid-19 ha impulsado un sinnúmero de cambios en prácticas y comportamientos sociales, trayendo consigo una mirada más crítica sobre aquellos hábitos nocivos para el ambiente y la salud.

Estas transformaciones han incidido sobre los *patrones de movilidad y en la toma de decisiones de las personas respecto a las formas de traslado, debido, en parte, a las restricciones impuestas al uso del transporte público y el miedo a la posibilidad de contagio del virus¹*, generando un mayor uso de medios alternativos amigables con el ambiente, como la bicicleta.

Ello se enmarca también en un proceso impulsado desde el estado nacional con el objetivo de promover la utilización de movilidad sustentable, iniciado durante el gobierno del presidente Macri y referido durante la apertura de sesiones del Congreso nacional de este año 2021 por el actual mandatario como parte de las metas de cumplimiento de los objetivos de la agenda de ODS 2030.

De esta forma, el interés social y los objetivos de gestión pública se ven alineados en favor de un cambio en los patrones de movilidad, dirigidos hacia un mayor uso de la bicicleta tanto como medio de traslado cuanto práctica deportiva y de esparcimiento.

Sin embargo, esto se desarrolla en un escenario crítico para la seguridad vial que atraviesa nuestro país, y que *requiere de mayores inversiones de recursos y el diseño de planes estratégicos políticos y normativos para que esta forma de movilidad sea integrada de forma segura a la red vial.²*

Desde allí, este proyecto tiene como objetivo generar modificaciones sobre la Ley de Tránsito N° 24.449, incorporando principios, pautas y reglas de conducta para usuarios de

¹ Informe *¿HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA? Una mirada global y local sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte.* Dirección de Investigación Accidentológica - Dirección Nacional de Observatorio Vial. Ministerio de Transporte de la Nación. 2021. Disponible <https://www.argentina.gob.ar/noticias/hacia-una-movilidad-sustentable-y-segura>

² Ibid.p. 8



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

la red vial que permitan una integración segura de los ciclistas, esto es, mayores garantías para una utilización segura de la bicicleta.

La utilización de bicicletas en Argentina

En sintonía con la declaración del primer día mundial de la bicicleta que la Asamblea General de las Naciones Unidas efectuó en 2018³, se evidencia una tendencia global a la utilización de este medio de desplazamiento.

En Argentina se estima que el 20% de la población se moviliza en bicicleta y que en el país hay un parque de 8 millones de unidades, vendiéndose por año cerca de 1.4 millones⁴. Las razones de este incremento se fundan en su bajo costo, su vinculación a nuevas prácticas deportivas, el impulso hacia hábitos saludables y el cuidado al ambiente, en adición a la mayor practicidad de su uso por sobre otras opciones de transporte.

Abonando esto, la Dirección de Investigación Accidentológica y la Dirección Nacional de Observatorio Vial, dependientes del Ministerio de Transporte de la Nación, publicaron en febrero del corriente año el informe intitulado *¿HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA?, Una mirada global y local sobre el uso de la bicicleta como medio de transporte.*

En este informe se explican las causas -a modo comparativo con otros países- del mayor incremento en el uso de la bicicleta, y los desafíos que ello trae consigo: *en Argentina, el uso de la bicicleta ha avanzado en algunas jurisdicciones durante los últimos años. Pero aceptar a la bicicleta como un medio de movilidad al igual que un auto, moto o transporte público, requiere de un cambio cultural. En este sentido, para generar un cambio en torno al uso de la bicicleta, se precisa de distintos actores sociales e institucionales que contribuyan a fomentar su utilización, ofreciendo, por ejemplo, incentivos para su uso. Asimismo, se requiere de una implementación efectiva de medidas y políticas de movilidad segura para generar el mayor resguardo de los y las ciclistas que circulan por las vías.*⁵

Pero más allá de los numerosos beneficios que trae aparejado su utilización, es necesario ofrecer desde el estado un desarrollo estratégico de medidas tendientes a acompañar su

³ A/RES/72/272 Asamblea General Distr. General. 16 de abril de 2018. 3 de junio día mundial de la bicicleta.

⁴ 03/06/2021 00:02 - DÍA MUNDIAL DE LA BICICLETA. Una tendencia que, en Argentina y en el mundo, anda sobre dos ruedas. Artículo TELAM. Disponible en <https://www.telam.com.ar/notas/202106/556379-dia-mundial-de-la-bicicleta-onu-pandemia-sustentable.html>

⁵ Informe ¿HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA? Una mirada global y local sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte. Ob. Cit. p 27.



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

uso seguro, poniendo en resalto la necesidad de trabajar sobre una integración segura de los ciclistas a la red vial.

Los datos preliminares de siniestralidad vial del año 2020 de la ANSV44 muestran que en dicho periodo hubo 125 víctimas fatales usuarios/as de bicicleta, representando el 4% del total de la mortalidad. En el año 2020 se registraron 3.138 víctimas fatales por tránsito (dato preliminar al momento de esta publicación). Si bien la participación de los y las ciclistas en el total de la mortalidad por siniestros viales es relativamente baja si se la compara con otros usuarios/as de la vía, los estudios demuestran que la falta de uso de elementos de seguridad vial y las transgresiones a las normas de tránsito son conductas habituales dentro de este segmento. Dicha situación expone a los usuarios y las usuarias de bicicleta a un mayor riesgo de padecer siniestros viales y de que estos deriven en muerte o traumatismo grave.⁶

En sentido coincidente, el informe "Aumento de la movilidad personal en contexto de pandemia por Covid-19: propuestas para incrementar la seguridad vial" de la ANSV pone en evidencia que una consecuencia no deseada de estos cambios en los patrones de movilidad es que se agraven los datos obtenidos en la época pre-pandemia respecto a los índices de siniestralidad de los grupos de usuarios vulnerables, principalmente de motociclistas (...) y se incrementa la mayor probabilidad de ocurrencia de siniestros viales con participación de usuarios vulnerables de la vía: en el año 2020, 6 de cada 10 víctimas fatales en siniestros viales resultaron ser usuarios de motos y bicicletas y peatones, siendo los motociclistas los más perjudicados (44%).⁷

Alcance del proyecto

El primer informe reseñado del Ministerio de Transporte de la Nación ofrece propuestas para promover una movilidad sustentable y segura en nuestro país a *modo de lineamientos que pueden contribuir a la toma de decisiones al momento de promover el uso de la bicicleta como un medio de movilidad urbano*, entre las que enumera la construcción de

⁶ Ibid. 32

⁷ Informe técnico *Aumento de la movilidad personal en contexto de pandemia por COVID-19: propuestas para incrementar la seguridad vial*. Dirección de Investigación Accidentológica - Dirección Nacional de Observatorio Vial. Marzo 2021. Disponible en <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/observatoriovialnacional/informes>



H. Cámara de Diputados de la Nación

"2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein"

infraestructura para mayor seguridad de los ciclistas, formalizar e integrar a los y las ciclistas como actores en el tránsito y fomentar el aumento del uso de elementos de seguridad.⁸

Entre estas propuestas, se destacan acciones concretas como realizar campañas de difusión en donde se remarque el lugar de los y las ciclistas en la red vial, sus derechos y especialmente sus obligaciones en tanto usuarios/as de la vía, concientizar acerca de la importancia de mantener un distanciamiento de 1,5 metros entre ciclistas y vehículos motorizados, así como también de la existencia de puntos ciegos para los conductores de vehículos de gran porte, e incluir en la formación y ejercicios de cursos de conducción para autos y motos una mayor atención al lugar de las bicicletas dentro de la red vial.

Todas estas acciones han sido receptadas en este proyecto de ley, proponiendo su inclusión expresa en distintos artículos de la Ley de Tránsito N° 24.449 de tránsito a partir de la modificación de su redacción actual.

En tal sentido, el proyecto propone la readecuación del texto del artículo 9 sobre la educación vial, artículo 42 sobre el adelantamiento, artículo 43 sobre la circulación en giros y rotondas, y artículo 46 que refiere a las ciclovías en el país.

En cuanto al primero de estos, se propone la modificación del inciso d) del artículo 9, ampliando los predios acondicionados para la enseñanza y práctica de la conducción también para bicicletas, permitiendo que su aprendizaje inicial sea en un contexto de integración con los demás actores de la red vial y no únicamente en un escenario doméstico y pensado como medio de esparcimiento.

En cuanto al artículo 42, entendemos este como uno de los principales aportes del proyecto, proponiendo que cuando el adelantamiento vehicular sea a una bicicleta la distancia adyacente mínima de seguridad a respetar deberá ser a 1,50 mt. Esto busca atender a la principal causa de accidentes en la conducción de bicicletas, el denominado *efecto sumidero*, que se produce cuando al pasar el vehículo el aire que produce hace que atraiga a la bicicleta y provocando un desequilibrio en el ciclista que conllevar a su caída o la desestabilización de su trayectoria.

Establecer una distancia mínima permite contrarrestar el efecto referenciado y disminuir sus consecuencias sobre los ciclistas

⁸ Informe ¿HACIA UNA MOVILIDAD SUSTENTABLE Y SEGURA? Una mirada global y local sobre el uso de la bicicleta como modo de transporte. Ob. Cit. p 43.



H. Cámara de Diputados de la Nación

“2021 - Año de Homenaje al Premio Nobel de Medicina Dr. César Milstein”

La modificación planteada sobre el artículo 43 incorpora 2 cuestiones: la obligación –como regla de conducción- de los ciclistas de advertir maniobras de giro e ingreso a rotondas, y la obligación de conductores de automotores de respetar el ingreso y egreso de ciclistas a rotondas, reconociendo al pelotón o fila india de ciclistas.

La última propuesta del proyecto refiere a la importancia de instalar cartelería y señalización que advierta a todos los usuarios de la red vial la presencia de ciclistas, permitiendo su integración efectiva como sujetos activos a los cuales respetar y considerar.

Por todo lo expuesto, y reiterando la importancia de trabajar en políticas efectivas en materia de seguridad vial que acompañen el mayor uso de las bicicletas, ponemos a consideración el presente proyecto de ley.

Dip. Nac. M. Soledad Carrizo.

Dip. Nac. Ximena García - Dip. Nac. Mario Negri - Dip. Nac. Juan Martin - Dip. Nac. Hugo Romero - Dip. Nac. José Riccardo - Dip. Nac. Gonzalo Del Cerro - Dip. Nac. Gustavo Menna - Dip. Nac. Atilio Benedetti - Dip. Nac. Mario Arce - Dip. Nac. Lorena Matzen - Dip. Nac. Camila Crescimbeni - Dip. Nac. Hernan Berisso - Dip. Nac. Alfredo Schiavoni - Dip. Nac. Miguel Nanni