

# Proyecto de Ley

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación reunidos en Congreso...

## SANCIONAN

**Artículo 1º:** Modificase el artículo 51 de la Ley 24.449, Ley de Tránsito, el que quedara redactado de la siguiente manera:

**ARTÍCULO 51º.- VELOCIDAD MAXIMA.** Los límites máximos de velocidad son:

a) *En zona urbana:*

1. **En vías o calles de un único carril por sentido de circulación: 30 km/h;**
  2. **En vías de dos o más carriles por sentido de circulación o avenidas: 50 km/h;**
  3. *En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;*
- A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados.**

b) *En zona rural:*

1. **Para motocicletas, automóviles y camionetas: 100 km/h;**
2. **Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 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:*

1. **Para motocicletas, automóviles y camionetas: 110 km/h;**
2. **Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;**
3. **Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;**

**4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;**

*d) En autopistas:*

- 1. Para motocicletas, automóviles y camionetas: 120 km/h;**
- 2. Para microbús, ómnibus y casas rodantes motorizadas: 90 km/h;**
- 3. Para camiones y automotores con casa rodante acoplada: 80 km/h;**
- 4. Para transportes de sustancias peligrosas: 80 km/h;**

*e) Límites máximos especiales:*

- 1. En las encrucijadas urbanas sin semáforo: la velocidad precautoria, nunca superior a 30 km/h;*
- 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;*
- 4. En rutas que atraviesen zonas urbanas, 60 km/h, salvo señalización en contrario.*

**Artículo 2º:** Comuníquese al Poder Ejecutivo.

MICAELA MORAN  
DIPUTADA NACIONAL

## FUNDAMENTOS

Señor Presidente:

En materia de seguridad vial hay una certeza: a mayor velocidad, mayor es el riesgo y mayor el daño. En los pueblos y ciudades de nuestro país, los peatones son quienes más sufren el efecto que la velocidad de los automotores produce en ocasión de un siniestro vial.

El miércoles 20 de abril de 2022 en Villa Luzuriaga, Partido de La Matanza, el pequeño Ezequiel García, de dos años, se soltó de la mano de su mamá y bajó a la calzada. Allí fue atropellado por una camioneta conducida por un vecino. El conductor se detuvo y asistió a la víctima. Rápidamente, en la misma camioneta lo trasladaron al Hospital de Morón. Pero los médicos constataron que ya había fallecido.

Al informar de este caso la Asociación Civil Luchemos por la Vida, señaló que: *“Los niños en el tránsito son diferentes y resultan los más vulnerables, ya que no tienen conciencia de peligro ni buena percepción del entorno, entre otras limitaciones. Necesitan de la atención constante de los adultos en la vía pública y resultan principales beneficiarios de la reducción de velocidad a 30 km/h en las calles. Una reducción de la velocidad de 40 a 30 km/h reduce en dos tercios las muertes en el tránsito, según lo prueban diferentes estudios internacionales, y genera ciudades más seguras, verdes y habitables”.*

Países con larga tradición en seguridad vial han tomado esta medida –reducir la velocidad en el tránsito-, como por ejemplo España, Austria, Países Bajos, Suiza, Alemania, Bélgica, Francia, Australia, Estados Unidos, México, Perú y Colombia, entre otros.

Entendemos que Argentina también puede y debe bajar a 30 km/h la velocidad de las calles de las ciudades y los pueblos, sin que ello dificulte la fluidez de la circulación.

A esta velocidad se reduce sustancialmente la distancia de frenado de los vehículos ante una situación de emergencia, lo que incide en la caída de la siniestralidad, como ha sucedido en los países que han adoptado esta medida. También debemos

considerar que en el caso de producirse un accidente, una persona atropellada a 30 km/h tiene un riesgo de morir de apenas el 10%. Es decir, que de cada 10 peatones atropellados a 30 km/h, 9 sobrevivirán. Por el contrario, a medida que aumenta la velocidad las posibilidades de sobrevivida de un peatón se reducen.

Reducir la velocidad, además de salvar vidas, mejora la convivencia segura entre peatones, bicicletas, motocicletas, vehículos de cuatro ruedas, así como con los nuevos vehículos que surgen en las ciudades en respuesta a la movilidad urbana, todo lo cual permite disfrutar de la vía pública con más seguridad.

En la anterior gestión gubernamental nacional desde la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), se había aconsejado tomar esta medida y fundamentan su beneficio con el siguiente ejemplo: *"imaginemos un desplazamiento al trabajo de unos 10 kilómetros, una distancia propia de una gran ciudad, ya que en la mayoría de las urbes de Argentina la distancia entre los barrios y el centro es mucho menor. Esos 10 kilómetros demandarán, a una velocidad de 40 km/h, 15 minutos. Si la velocidad fuera de 30 km/h, llegar a destino llevará 20 minutos. Como podemos ver, se trata de elegir entre esta diferencia de 5 minutos o la posibilidad cierta de que muchos argentinos y argentinas puedan sobrevivir a un siniestro vial"*.

Cabe destacar en el 2021 se celebró del 17 al 23 de mayo la "Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial" que tuvo como lema "Calles para la vida" (Streets for Life) #Love30, para lograr ciudades más seguras, saludables, verdes y habitables.

Asimismo, la Declaración de Estocolmo surgida de la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial realizada en febrero de 2020 exige centrar la atención en la habitabilidad de las calles y, de conformidad con la evidencia existente, en el establecimiento de una velocidad máxima de 30 km/h donde conviven los usuarios vulnerables de la vía pública y los vehículos.

En Argentina, la citada Asociación Luchemos por la Vida trabaja en el sentido de lo expresado en el presente proyecto y ha peticionado expresamente para que, se concreten, como mínimo, las siguientes medidas para la reducción de las velocidades y el logro de un tránsito más seguro:

- Reducir en 10km/h la velocidad máxima en autopistas, semiautopistas y rutas

- Reducir la velocidad máxima en el resto de las avenidas de 60km/h a 50km/h.
- Reducir la velocidad máxima en las zonas residenciales a 30km/h.
- Colocar controles electrónicos de velocidad en todas las autopistas, rutas y avenidas de alta circulación vehicular y/o peatonal.
- Instalar reductores físicos de velocidad, construir chicanas, estrechamientos de calzada y calles sin salida en zonas residenciales y/ o con alta circulación de peatones que aseguren una baja efectiva de las velocidades.

Cabe destacar que en este año (2024) la Semana Mundial para la Seguridad Vial #CommitToAct, que promueve Global Alliance of NGOs for Road Safety, se realizadel 20 al 26 de mayo próximo.

En el marco de esta Semana de ONG's que trabajan en la promoción de la Seguridad Vial Mundial, organizan un Coloquio Virtual Iberoamericano "Leyes que salvan vidas, reducción a 30 km/h en calles". Y lo fundamentan de esta manera: " ¿Por qué es este fuerte llamado mundial? Porque reducir las velocidades máximas en las zonas urbanas, con alta circulación de peatones, ciclistas y vehículos, requiere la protección de todos, en especial la de los más los vulnerables. La sola disminución de la velocidad de 40 km/h a 30km/h, reduce en dos tercios las muertes en el tránsito, según han comprobado diferentes estudios internacionales, en base a la evidencia de muchas ciudades de diferentes países. Y, además, las velocidades más bajas logran ciudades más seguras, saludables, verdes y habitables".

En este sentido, debemos señalar que en nuestro país merced al trabajo realizado por las organizaciones de la sociedad civil y familiares de víctimas -desde 2021- para lograr esta legislación en todo el país, más de 30 municipios ya se han comprometido a implementar esta medida en sus ciudades. Y una docena de ellas legislaron en este sentido.

Por todo lo expuesto, agradezco a mis pares su voto positivo para con esta iniciativa.

MICAELA MORAN  
DIPUTADA NACIONAL



*"2024 Año del Treinta Aniversario de la Reforma  
de la Constitución Nacional Argentina"*