

PROYECTO DE LEY

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

MODIFICACIÓN DE LA LEY DE TRÁNSITO N° 24.449

ARTÍCULO 1°- Modifíquese el inciso a) del artículo 51° de la Ley N° 24.449, el que quedará redactado de la siguiente manera:

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

a) En zona urbana:

1. En calles: **30 km/h;**

2. En avenidas: **50 km/h;**

3. En vías con semaforización coordinada y sólo para motocicletas y automóviles: la velocidad de coordinación de los semáforos;

ARTÍCULO 2°- Invítase a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley.-

ARTÍCULO 3°- Comuníquese al Poder Ejecutivo. -

Karina Bachev

Diputada Nacional por San Luis

Fundamentos

Sr. Presidente:

El objeto de la presente ley es modificar las velocidades máximas en zonas urbanas para reducir los accidentes viales.

El registro oficial da cuenta de un muerto cada dos horas en siniestros viales, según cifras oficiales, en 2023 hubo 4.369 víctimas fatales.

Según el último informe de la ANSV, en 2023 hubo 4.369 víctimas fatales en siniestros viales: de ahí se desprenden las doce muertes diarias. El registro se mantiene estable en el último trienio: cada año hubo entre 4.350 y 4.600 fallecimientos tras un hecho vial, cifra que implica una baja respecto del máximo desde que se lleva registro, en 2008; fue en 2017, año en que se produjeron 5.611 muertes.

Una de cada dos víctimas fatales murió tras un siniestro en la ruta, y en la mitad de los casos esas muertes son luego de una colisión. El vuelco y el atropello a un peatón son los motivos que siguen en la lista, aunque con una incidencia bastante menor respecto de la colisión. El 46% de los siniestros viales se producen de día y el 48% se produce de noche, sobre el 6% restante no hay datos suficientes.

Tal vez contra lo que podría indicar el sentido común -por las velocidades máximas permitidas en cada caso-, hay más muertes en calles que en avenidas. El 75% de quienes fallecen son varones y el 21% son mujeres, e históricamente la franja etaria más afectada es la que va de los 15 a los 34 años: en ese segmento se concentran casi cuatro de cada diez muertes.

En este sentido, la Organización Mundial de la Salud ha aconsejado reducir la velocidad máxima en las zonas urbanas a nuevos valores menores a los históricos, por razones de estricta seguridad de los peatones y ciclistas. Esta medida ya ha entrado en vigor en varios países de Europa durante los últimos meses. Las nuevas velocidades son ahora de 20 km/h en calles de un solo sentido sin veredas, de 30 km/h en calles de un solo carril con veredas, y de 50 km/h en calles con más de un carril por cada sentido de circulación.

En el mundo, cada día son más las ciudades que disminuyen la mortalidad vial y disfrutan de calles seguras, con límites de velocidad bajos, acompañados con el diseño de infraestructuras y la aplicación efectiva de la ley, transformando los espacios públicos para beneficio de toda la comunidad y protegiendo a los más vulnerables en el tránsito, los peatones y los ciclistas, los niños, los adultos mayores y las personas con discapacidad.

En muchos lugares del mundo ya lo hicieron con éxito. En ciudades de Francia, Bélgica, España, Italia, Estados Unidos y Austria bajaron la siniestralidad y aseguran que el tránsito no perdió fluidez: hablan de sólo medio kilómetro por hora más lento.

En Argentina, la capital de Neuquén tiene una prueba piloto con calles en las que la máxima es de 20 kilómetros por hora en zonas de escuelas, clubes y hospitales.

La OMS ha publicado un documento sobre la Gestión de la velocidad. El documento destaca que la velocidad excesiva e inapropiada está entre los riesgos principales en muertes y lesiones en el tránsito, influyendo en alrededor de un tercio de las fatalidades en países de ingresos altos y en hasta la mitad en países de ingresos bajos y medios. Las velocidades seguras constituyen uno de los principales temas del "enfoque del modelo de sistema seguro" para la seguridad vial.

Se sabe que:

A mayor velocidad, hay mayor probabilidad de que ocurra un choque.

Si ocurre un choque, el riesgo de muerte y lesiones serias es mayor a velocidades más altas.

En países/ regiones de ingresos altos, la velocidad contribuye en alrededor de un 30% a las muertes en el tránsito, mientras que en algunos países/ regiones de ingresos medios y bajos la velocidad está involucrada aproximadamente en la mitad de las muertes en el tránsito.

Los enfoques para la gestión de la velocidad incluyen:

- construir o modificar caminos para que incluyan características que calmen el tránsito, como rotondas, reductores de velocidad, etc.;
- establecer límites de velocidad acorde a la funcionalidad de cada camino;
- hacer cumplir los límites de velocidad;
- instalar tecnologías dentro de los vehículos como, por ejemplo, sistemas de asistencia de velocidad inteligentes;
- concientizar sobre los peligros del exceso de velocidad a través de campañas.

Los países que han implementado el enfoque del modelo de sistema seguro, incluyendo intervenciones para garantizar velocidades más seguras, son aquellos que han hecho los mayores progresos para salvar vidas en sus caminos.

Por ello se promueve que los límites de velocidad en zona urbana no excedan los 50km/h debido a que en las áreas urbanas existe un mayor riesgo de que el tránsito vehicular se mezcle con peatones y ciclistas.

Un peatón adulto corre un 10 % de riesgo de morir al ser atropellado por un auto a 30 km/h y tiene más de un 50% de riesgo de muerte si es atropellado a 55 km/h.

Por todo lo expuesto, solicito el acompañamiento de mis pares en el presente Proyecto de Ley.

Karina Bachev

Diputada Nacional por San Luis

Fuente: [Reducir la velocidad de 40 a 30 km/h en las calles ¿Tiene sentido? \(luchemos.org.ar\)](https://luchemos.org.ar)

[Un muerto cada dos horas en siniestros viales: exigen menor velocidad, “alcohol cero” y penas más duras - Infobae](#)