



## PROYECTO DE LEY

El Senado y la Cámara de Diputados de la Nación sancionan con fuerza de Ley

Velocidades máximas seguras - Modificación Ley de Tránsito

**ARTÍCULO 1.-** Modifíquese el inciso a, del artículo 51 - TÍTULO VI, LA CIRCULACIÓN, CAPÍTULO II - REGLAS DE VELOCIDAD de la LEY 24.449 - LEY DE TRÁNSITO, el cual 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.-** Invítese a los municipios, a las provincias y a la Ciudad Autónoma de Buenos Aires a adherir a la presente ley.

**ARTÍCULO 3.-** Comuníquese al Poder Ejecutivo, y publíquese.

**SABRINA SELVA**

**MAXIMILIANO FERRARO**



**ESTEBAN PAULON**

**PABLO JULIANO**



## FUNDAMENTOS

Señor presidente:

Tradicionalmente se priorizó, tanto en el diseño de la infraestructura vial como en la normativa, la circulación de la mayor cantidad de vehículos posibles a la mayor velocidad posible, a costa de la seguridad de quienes habitan las ciudades. En las calles y avenidas se encuentran la mayor cantidad de usuarios vulnerables, cuyo cuerpo está desprotegido y expuesto a velocidades y fuerzas de choque que no puede tolerar. La Coalición Argentina de Movilidad Segura, junto a decenas de organizaciones de la sociedad civil, expertos, activistas, periodistas e instituciones, ha realizado diversos estudios a fin de establecer velocidades máximas seguras en las vías urbanas del país.

Este proyecto es la síntesis de años de trabajo y esfuerzo por parte de las organizaciones de la sociedad civil argentina, alineados con las buenas prácticas internacionales para promover velocidades seguras a nivel nacional, provincial y local.

La velocidad es uno de los factores más influyentes en la siniestralidad vial, aumentando las probabilidades de sufrir un siniestro y la severidad de las lesiones resultantes de cualquier impacto. Adicionalmente, la velocidad de circulación agrava los efectos de otros factores de riesgo, como el consumo de alcohol en el tránsito o las distracciones.

Es importante destacar que mientras mayor sea la velocidad, mayor es la distancia que recorre un vehículo en el tiempo que le lleva frenar por completo. Esta realidad sumada al contexto, donde se presentan múltiples estímulos a atender en pocos segundos, como puede ser, un niño cruzando por la mitad de la calle, exige que se tomen las medidas necesarias para poder frenar rápidamente y así evitar un siniestro.

Más importante aún es considerar la gravedad del impacto cuando ocurre un incidente. Según la Organización Mundial de la Salud y la Global Road Safety



Partnership, un peatón atropellado a 30 km/h tiene un 90% de probabilidades de sobrevivir. Por el contrario, las chances de supervivencia de un peatón embestido a 40 km/h son tan solo del 72%. En otras palabras, la fatalidad de este tipo de siniestros viales se triplica al aumentar ligeramente la velocidad. En la misma línea, mientras que una velocidad de 50km/h permite la sobrevida de las víctimas peatonales en un 20% a 50%, a 60 km/h (velocidad actual para avenidas), las posibilidades son cercanas a 0%.

Según las estadísticas de la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV), en Argentina fallece una persona cada dos horas en siniestros viales, contabilizando tan sólo en el año 2023 la pérdida de 4369 vidas. Cada una de estas muertes eran evitables, y es imperativo tomar acciones basadas en evidencia para prevenirlas. Está ampliamente aceptado por numerosos estudios que bajando tan solo un 5% la velocidad media, se pueden reducir un 20% la cantidad de siniestros viales con víctimas fatales.

Según estudios realizados por la ANSV se argumentó que el costo de la siniestralidad vial en la Argentina ascendió a un 1,6% del PBI en 2019. Cada pérdida física implicó de esta forma, además del dolor y el sufrimiento en su familia y allegados, un gasto para el Estado y la sociedad de \$69.633.090 pesos argentinos en ese año, equivalente a \$2.311.283.019 pesos argentinos en junio del 2024 ajustado por el Índice de Precios al Consumidor (IPC) del INDEC.

Dado que más de un tercio de las víctimas fatales por siniestros viales ocurren en calles y avenidas, atender esta problemática es urgente. Reducir las velocidades máximas en las ciudades, que es una política pública asequible, ayudará a salvar vidas y evitar que una sociedad y un estado con escasez de recursos deban afrontar las consecuencias de dichas pérdidas.

Es común, por otra parte, el temor en la sociedad, de que al reducir las velocidades aumenten los tiempos de viaje. Sin embargo, mientras la velocidad máxima actual en



las calles argentinas es de 40 km/h, la velocidad promedio de circulación en las grandes urbes como la Ciudad de Buenos Aires se encuentra alrededor de los 24 km/h, según datos tomados en tiempo real relacionados a los tiempos de traslado.

Esto se debe a que las velocidades altas generan siniestros viales y maniobras menos anticipables, entorpeciendo el tránsito. Al reducir las velocidades máximas, el tránsito tiene mayor fluidez, modificando marginalmente el tiempo de viaje, manteniéndolo e incluso reduciendo la congestión del tránsito, como ha sido probado en varias ciudades europeas.

Asimismo, las velocidades bajas en contextos urbanos tienen numerosos beneficios que mejoran la calidad de vida de sus habitantes.

El transporte es uno de los principales emisores de gases de efecto invernadero en las ciudades, no solo contribuyendo al cambio climático, sino también contaminando el aire que respiran los habitantes de estas ciudades. Dado que el mayor consumo de combustibles fósiles ocurre en la aceleración de los vehículos, el tránsito más fluido inducido por las velocidades de 30 km/h puede afectar positivamente a la calidad del aire y los entornos habitables. Asimismo, el tránsito genera el 80% de la contaminación sonora en zonas urbanas, teniendo éste un efecto pernicioso en el bienestar y calidad de vida de la ciudadanía.

En cuanto a la situación antes descripta, un estudio realizado en Londres ha demostrado que al fijar las velocidades urbanas en 30 y 50 km/h pueden reducir en hasta un 40% los niveles de ruido regulares.

Por todo lo expuesto, y entendiendo que el impacto de la presente redundará en una mejor calidad de vida, solicito a mis pares el acompañamiento del presente proyecto de ley.