



PROYECTO DE LEY

Límites Máximos de Velocidad

Artículo 1°. - Modifíquese el inciso "b" del artículo el Art. 6.2.2 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"b) En avenidas: **50 km/h**, con excepción de las Avenidas Figueroa Alcorta, del Libertador, 27 de Febrero, Brigadier General Juan Facundo Quiroga y Costanera Rafael Obligado, donde el máximo será de **60 km/h** y en la Av. Corrientes en el tramo comprendido entre las calles Junín y Libertad, donde el máximo será de 40 km/h."

Artículo 2°. - Modifíquese el inciso "c" del artículo el Art. 6.2.2 del Código de Tránsito y Transporte de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, el cual quedará redactado de la siguiente manera:

"c) En calles de zona urbana, **treinta kilómetros por hora (30 km/h)** y en colectoras de vías rápidas: cuarenta kilómetros por hora(40 km/h)."

Artículo 3°. – Comuníquese. -



FUNDAMENTOS

Señora Presidenta:

Los siniestros de tránsito, ocupan actualmente el noveno lugar entre las principales causas de muerte a nivel mundial para todos los grupos de edad, suponen la pérdida de más de 1,3 millones de vidas de 5 y los 29 años y causan traumatismos a cerca de 70 millones de personas en todo el mundo cada año. La mitad de las personas que mueren en las vías de tránsito del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas. Además del dolor y el sufrimiento que acarrearán, los siniestros de tránsito constituyen un grave problema de salud pública y desarrollo, que conlleva elevados costos sanitarios y socioeconómicos.

No solo las víctimas y sus familias, sino los países en conjunto sufren considerables pérdidas económicas por su causa: los hechos de tránsito representan del 1% al 3% del producto nacional bruto en gran parte de los países. Más del 90% de las defunciones y traumatismos causados por el tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios, donde tan solo circulan el 54% de los vehículos matriculados a nivel mundial.

Los siniestros de tránsito son una realidad cotidiana, pero también son predecibles y evitables. Los ciclistas resultan los conductores más vulnerables en el tránsito, ya que no tienen carrocería protectora, viajan en un vehículo de equilibrio inestable y se ven menos, al tener menos masa.

De acuerdo con el Observatorio de Movilidad y Seguridad Vial de la Ciudad de Buenos Aires, durante el año 2023 se registraron 104 víctimas fatales por siniestros viales, con una tasa de mortalidad de 3,4 muertes por cada 100 000 habitantes, cifra que, si bien se encuentra por debajo de la media nacional, representa un número significativo de vidas perdidas en un distrito densamente urbanizado y altamente transitado. Estas cifras muestran que la siniestralidad vial sigue siendo un desafío estructural y que las políticas de reducción de velocidad siguen siendo una herramienta clave para avanzar en la prevención de muertes y lesiones graves.

La agenda mundial 2030 promovida por las Naciones Unidas, por Resolución A/RES/74/299, impulsa una nueva década de acciones para el Desarrollo Sostenible, que incluye el desarrollo un "sistema seguro de tránsito" que reduzca un 50% la mortalidad en ese tiempo.

Este enfoque, basado en la "Visión Cero" sueca, para en un largo plazo reducir a cero las lesiones graves o mortales en el sistema de tránsito. El objetivo de este enfoque es guiar y orientar la construcción de un sistema vial seguro para evitar los siniestros y, en caso de que se produzcan, garantizar que las fuerzas del impacto no sean suficientes para causar traumatismos graves o defunciones. Entiende que la prioridad del sistema de tránsito debe basarse en proteger la vida de las personas, al adaptar la infraestructura y las normas de tránsito, teniendo en consideración el error humano y la fragilidad del cuerpo humano.



Las limitaciones humanas constituyen la base para diseñar el sistema de transporte y las ciudades, pensando en la movilidad de las personas. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, entre las que se destacan: la legislación para la reducción de la velocidad, el rediseño de las carreteras y estructuras de protección, así como el equipamiento de vehículos para la seguridad de sus ocupantes.

Este enfoque traspasa gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías a los diseñadores del sistema del tránsito, los responsables de la gestión vial, la industria automotriz, la Policía, los políticos y los órganos legislativos.

Ya se están produciendo efectos positivos en muchos países cuyas ciudades reducen las velocidades, diseñan ciclovías seguras y amplían las zonas peatonales para favorecer los desplazamientos en bicicleta o a pie y mejoran los servicios de transporte público, mientras desalientan al transporte automotor privado. Todo para el logro de urbes más seguras, descongestionadas y respirables.

La meta 3.6 de los Objetivos del Desarrollo Sostenible requiere de un compromiso serio y sostenido para modificar la inseguridad vial con intervenciones efectivas y mensurables en sus efectos.

El llamado es a reducir la velocidad a 30 km/h en las calles y 50 km/h en las avenidas de las ciudades, en todo el mundo, para salvar vidas, como parte de las metas a lograr en este nuevo Decenio de Acción para reducir un 50% la mortalidad en el tránsito.

En Argentina, la Ley Nacional de Tránsito dispone que la velocidad máxima permitida en las calles es de 40 km/h, salvo señalización en contrario. La mayoría pensará que esta es una velocidad relativamente baja. Y lo es. Pero no si un vehículo impacta sobre el cuerpo de una persona. Las lesiones producidas a esa velocidad son sustancialmente más graves que si sucede a 10 km menos. La posibilidad de sobrevivir al impacto es mucho menor a 40 que a 30 Km/h.

Según la Asociación Civil Luchemos por la Vida, "estudios internacionales han demostrado que una disminución de la velocidad de 40 km/h a 30 km/h reduce en dos tercios las muertes en el tránsito. Un peatón atropellado a 30 km/h tiene un 90% de posibilidades de sobrevivir, pero esa chance se reduce a un 70%, si es impactado a 40 km/h".

En esta línea, la Organización Mundial de la Salud publicó un manual de seguridad vial sobre control de velocidad, donde sostiene que: "La investigación indica que mientras la mayoría de los usuarios vulnerables (sin protección) de la vía pública sobreviven si son atropellados por un automóvil que se desplaza a 30 km/h, la mayoría muere al ser atropellado por un automóvil que se desplaza a 50 km/h"¹

¹ <https://luchemos.org.ar/images/Extranjero/ManualOMSVelocidadesp.pdf>



Posteriormente el manual mencionado, afirma que: “ La mayoría de los usuarios desprotegidos de la vía pública sobreviven si son atropellados por un automóvil que circula a no más de 30 km/h.”

Un ejemplo de esto es la reducción a 30 km/h que aplicó España en todo el país, en calles de un solo carril por sentido. Este cambio normativo, responde a la demanda de distintos municipios, tales como Madrid, Cuenca, Málaga, Barcelona o Pontevedra, entre otras. Ahora se aplicará a todas las ciudades de España.²

En el año 2018, España modificó el límite de velocidad máxima para las carreteras, pasando de 100 a 90 km/h. En cuanto a vías de sentido único, el límite establecido es de 20 km/h, y en el caso de vías de doble sentido, se puede circular a 30 km/h. Finalmente, en las vías de doble sentido con 2 o más carriles para cada sentido, se permite un límite de 50 km/h.³

Cabe mencionar, que el director de la Dirección General de Tráfico de España dió a conocer los resultados producto de la decisión de reducir el límite de velocidad en carreteras de 100 a 90 km/h. Esta medida logró una reducción del 10% en el número de fallecidos en un año.⁴

Asimismo, en Holanda la velocidad máxima en la ciudad es de 50 km/h, en las carreteras 80 km/h y en autopistas el límite se redujo de 130 km/h a 100 km/h⁵, con excepción de la franja horaria comprendida entre las 19 hs y las 06 hs. Particularmente el límite de velocidad máxima para las calles de Ámsterdam, se redujo a 30 km/h a partir de Diciembre de 2023, permitiéndose en algunas vías principales un límite de 50 km/h solamente para taxis y autobuses.⁶

En otro orden, en Canadá, se implementa el límite de 50 km/h en las ciudades, 90 km/h para las carreteras y finalmente 100 km/h en autopistas.⁷

Pero también produce beneficios en la salud y ambientales, al incentivar actividades como el caminar y el ciclismo, en lugar del uso del automóvil, reduciendo las emisiones de CO2 y la contaminación sonora.

Legislar este límite de velocidad de 30 km/h en calles urbanas y 50 km/h en avenidas, y concientizar a la comunidad local sobre el tema, contribuye a crear ciudades más seguras, saludables, verdes y habitables. Numerosas ciudades de países modelo en seguridad vial ya lo han logrado. En

² <https://luchemos.org.ar/es/noticias/espana-pionera-en-bajar-la-velocidad-a-30-km-h-en-todo-el-pais>

³ <https://www.infobae.com/espana/2023/08/24/cuales-son-los-limites-de-velocidad-en-espana-en-los-diferentes-tipos-de-carreteras/>

⁴ <https://www.msn.com/es-es/motor/noticias/la-medida-de-bajar-la-velocidad-m%C3%A1xima-de-las-carreteras-en-espa%C3%B1a-el-director-de-la-dgt-pere-navarro-da-los-datos/ar-BB1pU3jc>

⁵ <https://revista.dgt.es/es/noticias/internacional/2021/05MAYO/0528automovilistas-velocidad-autopistas-paises-bajos.shtml>

⁶ <https://www.dw.com/es/%C3%A1msterdam-impone-una-velocidad-m%C3%A1xima-de-30-km-h/a-67672501>

⁷ [AutoEuropa](#)



Argentina, distintas jurisdicciones ya se han comprometido públicamente para impulsar este cambio y en algunas ciudades se ha puesto en vigencia, demostrando que nuestro país también puede avanzar.

Luchemos por la Vida asegura que distintas ciudades de Argentina fueron convocadas el año 2021 para trabajar sobre la reducción de velocidad a 30km/h, en el marco de la 6ta Semana Mundial de Naciones Unidas para la Seguridad Vial con fecha del 17 al 23 de mayo del mismo año.

Entre las Ciudades interesadas en la propuesta se encuentran la Ciudad de Buenos Aires, Villa Carlos Paz, Trelew, Mar del Plata, Bahía Blanca, San Carlos de Bariloche, la Provincia de Buenos Aires, entre otras.

En este sentido, la Ciudad Autónoma de Buenos Aires se comprometió a pintar, a través de la señalización horizontal, la velocidad 30 km/h en las calles con ciclovías.

Por otro lado, Bahía Blanca se comprometió a implementar la baja de velocidad a 30km/h en Microcentro y en Parque Principal de la ciudad. Finalmente se legisló y entró en vigencia la "zona 30" tanto en las 36 manzanas del centro de la ciudad, como en la carretera de Parque Mayo. A raíz de esta implementación, las mediciones de siniestralidad vial mostraron una reducción del 67% en la cantidad de siniestros desde la implementación de la medida, comparando el período del año 2019 con el año 2021.

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