



LA LEGISLATURA DE LA PROVINCIA DE SANTA FE

SANCIONA CON FUERZA DE

LEY:

REDUCTORES DE VELOCIDAD. REGULACIÓN SOBRE SU INSTALACIÓN

ARTÍCULO 1. Objeto. La presente ley tiene por objeto establecer los criterios básicos que deben ser considerados en el proyecto y la ejecución e instalación de reductores de velocidad en el territorio provincial.

ARTÍCULO 2. Ámbito de aplicación. La presente ley es de aplicación en todo el territorio provincial.

ARTÍCULO 3. Reductores de velocidad. Definición. Son dispositivos colocados sobre la superficie de la calzada con la finalidad de mantener velocidades de circulación reducidas a lo largo de ciertos tramos de vía.

ARTÍCULO 4. Clases de reductores de velocidad. Se establecen las siguientes clases de reductores de velocidad:

a) Paso Peatonal Sobreelevado o Reductor de Velocidad de Sección Transversal Trapezoidal: dispositivo que cumple la función de paso peatonal, situándose su rasante a un nivel ligeramente superior al de la calzada. Le son aplicables las disposiciones vigentes relativas tanto a pasos de peatones como a reductores de velocidad; y

b) Lomo de Burro: dispositivo de sección trasversal de segmento circular.

La construcción de los reductores de velocidad alcanzados por esta ley debe ajustarse a lo establecido en los planos tipo de Señalamiento y Detalles aprobados por la Dirección Provincial de Vialidad, según corresponda a ruta, camino o calle. Integran la presente como anexo los planos tipo de señalamiento y detalles de lomo de burro en zona urbana de rutas provinciales y plano tipo de señalamiento y detalles de cruce peatonal sobreelevado en zona urbana de rutas provinciales.

ARTÍCULO 5. Criterios de implantación y ubicación. A los fines de la implantación y ubicación de los reductores de velocidad debe presentarse ante la autoridad de aplicación una planimetría que indique su ubicación dentro de la zona



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

urbana de la ruta, camino o calle. Las dimensiones y demás detalles técnicos de los reductores de velocidad y su señalización deben ajustarse al Plano Tipo de Señalamiento y Detalles aprobado por la Dirección Provincial de Vialidad, según corresponda.

ARTÍCULO 6. Criterio de diseño y construcción. El diseño y la construcción de los reductores de velocidad deben ajustarse a los siguientes criterios:

a) Materiales de construcción. Deberá indicarse el material a utilizar para la construcción del Reductor de Velocidad, considerándose como adecuados el hormigón tipo H-30 y materiales de componente asfáltico. El solicitante es responsable de mantener la geometría del mismo. Deberá además garantizarse el sistema de anclaje al pavimento existente, que impida su despegue o corrimiento por efectos de los esfuerzos tangenciales que transmiten los vehículos. La calidad de los materiales empleados en la construcción debe garantizar su estabilidad, unión a la calzada, indeformabilidad y durabilidad;

b) Geometría. Para la implantación del Reductor de Velocidad en tramos en los que las velocidades requeridas están comprendidas entre 30 km/h y 60 km/h, las características geométricas de los distintos tipos de reductores son las siguientes:

I. Paso Peatonal Sobreelevado o Reductor de Velocidad de Sección Transversal Trapezoidal. Su perfil longitudinal comprende una zona sobreelevada y dos partes en pendiente, llamadas rampas, formando un trapecio, según el Plano Tipo de Señalamiento y Detalles de Cruce Peatonal Sobreelevado aprobado por la Dirección Provincial de Vialidad. Sus dimensiones serán: Altura: 7,5cm., longitud de la zona elevada: 4m, longitud de las rampas: 2m.

II. Lomo de Burro. Tendrá una sección transversal de segmento circular según el Plano Tipo de Señalamiento y Detalles de Lomo de Burro aprobado por la Dirección Provincial de Vialidad. Sus dimensiones serán: Altura: 7,5cm, Longitud: 3,65m;

c) Borde de entrada. El borde de ataque entre la calzada y el Reductor de Velocidad debe ser como máximo de 5 mm de altura. En el proceso de construcción de los reductores de velocidad, se debe cajear los extremos transversales al eje de la calzada en una profundidad mínima de 3 a 4 cm y 50 cm de anchura;

d) Conexión con la vereda. En la construcción del Paso Peatonal Sobreelevado o Reductor de Velocidad de Sección Transversal Trapezoidal, y con objeto de facilitar los desplazamientos de personas con movilidad reducida, se debe rebajar la vereda



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

en toda la longitud del paso para permitir la continuidad del itinerario peatonal con los criterios de diseño que establezca la reglamentación. El desnivel entre la vereda y el Paso Peatonal Sobreelevado o Reductor de Velocidad de Sección Transversal Trapezoidal no puede ser superior a 1 cm;

e) Drenaje. Se debe garantizar el drenaje de las aguas que circulan por la calzada, de forma que no se produzcan retenciones de agua o encharcamiento en los extremos del Reductor de Velocidad. A esos fines sobre el desagüe debe construirse una rejilla metálica, o material similar, que permita el paso de todo tipo de medio de movilidad.

ARTÍCULO 7. Señalización. En la travesía y en el entorno de los reductores de velocidad la señalización debe ajustarse a lo detallado en el Plano Tipo de Señalamiento y Detalles aprobado por la Dirección Provincial de Vialidad. Son señalizaciones de los reductores de velocidad las siguientes:

a) Señalización horizontal. Se materializará y renovará en forma permanente, con pintura retrorreflectante de calidad, que garantice su durabilidad y el coeficiente de rozamiento exigido en la normativa vigente;

b) Señalización vertical. Se realizará con pintura retrorreflectante de calidad, según normativa vigente. Contempla la señalización vertical de advertencia y prohibitiva;

c) Semáforo Precaucional. En concordancia con cada Lomo de Burro debe colocarse un semáforo aéreo (S/Plano Tipo D.P.V. N° 414813/309) o balizas laterales de luz intermitente (S/Plano Tipo D.P.V N° 2137) como advertencia inequívoca a los usuarios de la ruta;

d) Iluminación. Todos los dispositivos reductores de velocidad deben contar con iluminación nocturna a los efectos de garantizar su visibilidad, localización, y presencia de peatones, por parte de los conductores. En caso de que exista iluminación en todo el tramo, se debe destacar la situada sobre los pasos de peatones.

ARTÍCULO 8. Autoridad de aplicación. Es autoridad de aplicación de la presente ley el Ministerio de Infraestructura, Servicios Públicos y Hábitat, a través de la Dirección Provincial de Vialidad o el organismo que a futuro lo reemplace.

ARTÍCULO 9. Las nuevas construcciones de reductores de velocidad de las clases permitidas deben contar con la autorización previa de la autoridad de aplicación.

ARTICULO 10. Establécese un plazo de 120 días a partir de la promulgación de



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

la presente ley para la adecuación de reguladores de velocidad existentes y ejecutados por organismos provinciales, concesionarios del mantenimiento de rutas, municipios o comunas.

ARTUCULO 11. El Poder Ejecutivo debe reglamentar la presente ley dentro de los 90 días de su promulgación, y la autoridad de aplicación elaborar y aprobar los planos tipos de señalización correspondientes a caminos y calles.

ARTUCULO 12. Comuníquese al Poder Ejecutivo.

Señora Presidenta:

Por segunda vez se presenta a consideración de los señores Senadores el presente proyecto, que en su oportunidad ha tenido tratamiento favorable, habiendo sido votado por unanimidad. Luego, en la Cámara de Diputados, no se ha logrado su tratamiento por lo cual ha perdido estado parlamentario.

La actual problemática sobre accidentes de tránsito nos exige ocuparnos y proponer alternativas posibles para su progresiva solución. A sabiendas que el ideal a cumplir es la educación vial, el respeto por las normas de tránsito y tener controles con sanciones ejemplificadoras que aún no existen, se ha elaborado una propuesta que contribuya a dar respuesta a este flagelo de larga data.

Concretamente, este proyecto tiene por fin lograr estandarizar en todo el territorio provincial los tipos de reductores de velocidad que deben implantarse, los criterios técnicos de construcción y las formas de señalización de los mismos.

En la materia que nos convoca, es importante aludir a las investigaciones y análisis realizados por la Dirección Provincial de Vialidad (D.P.V.), quien manifiesta que, en las rutas de la red vial provincial,



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

coexisten determinados tramos y puntos singulares en los que resulta necesario mantener una velocidad de circulación reducida y una especial atención en la conducción. La señalización vial es, en general, el medio utilizado para ello, sin embargo, concurren alternativas adicionales que, en conjunto, permiten alcanzar dichos objetivos, tal como son los reductores de velocidad de distinto tipo.

Asimismo, el Organismo sostuvo que la experiencia en la utilización de reductores de velocidad tipo Lomos de Burro y/o Paso peatonal Sobreelevado, proporcionó el conocimiento necesario para evaluar su comportamiento, a través de la valoración de las ventajas e inconvenientes de su uso y que, por otra parte, permitió detectar la conveniencia de normalizar los criterios para la implantación y ubicación de estas herramientas que contribuyen a la seguridad vial.

Por lo antes expuesto, la D.P.V. ha estimado necesario modificar dicho sistema y, a través del Área de Seguridad Vial, ha elaborado la propuesta para este cambio, estableciendo como herramientas idóneas y óptimas para la reducción de velocidad, los denominados Lomos de Burro y Paso Peatonal Sobreelevado, los cuales se plasmaron en la resolución N° 1064/19. La misma fue realizada en base a la normativa existente en la materia y refiere, principalmente, a la geometría del reductor.

A su vez, un estudio sobre los reductores de velocidad realizado en forma conjunta, por el Laboratorio de Maquinas Térmicas e Hidráulicas de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de Río Cuarto y el Laboratorio de Investigaciones y Ensayos Viales de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Nacional de la Patagonia, indica que, el objetivo que se debe perseguir con los lomos de burro y/o resaltos, es producir un movimiento de la carrocería del vehículo que llame a la reflexión al conductor, ello sin producir riesgos adicionales como ser daños al vehículo y sus ocupantes o la pérdida del control del mismo, se considera cumplido este fin con el diseño técnico propuesto en dicha resolución.

La ingeniería mecánica de los medios de transporte se encuentra en permanente evolución por lo cual, entendemos que la normativa vial vigente también debe observar la modernización automotriz. Ello nos llevará a legislar acorde a las nuevas tecnologías implementadas en la



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

materia, contribuyendo también al cuidado de los vehículos en general, manteniéndolos óptimos para la circulación.

Considero oportuno traer a colación, lo declarado por el Defensor de Pueblo de la Nación, en las Actuación N° 449/10, caratulada: "Defensor Del Pueblo De La Nación, sobre investigación referida a la seguridad vial, vinculada con la construcción de reductores de velocidad en la Ruta Nacional N° 36". Donde declara que: "el artículo 5° de la Ley de Defensa del Consumidor dispone la protección de la seguridad y la salud del consumidor y del usuario, expresando que las cosas y servicios deben ser suministrados o prestados en forma tal que, utilizados en condiciones previsibles o normales de uso, no presenten peligro alguno para la salud o integridad física de éstos. Que es misión fundamental del Estado velar por la seguridad vial, toda vez que los accidentes de tránsito acarrearán saldos de muertes, lesiones y discapacidades, provocando menoscabos a innumerables derechos consagrados en los Tratados Internacionales de Derechos Humanos, tales como el derecho a la vida, el derecho a la integridad física y el derecho a la salud. Que, en este sentido, conforme al artículo 21 de la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449, cuando la seguridad y/o fluidez de la circulación estén comprometidas por situaciones u obstáculos anormales, los organismos con facultades sobre la vía deben actuar de inmediato según su función, advirtiendo del riesgo a los usuarios y coordinando su accionar a efectos de dar solución de continuidad al tránsito".

Por lo cual, considerando que la protección de la seguridad de los usuarios es una misión insoslayable del Estado tanto a nivel nacional como a nivel provincial y municipal, no se advierten fundamentos por los cuales, existiendo alternativas autorizadas por la normativa en la materia para la reducción de la velocidad, se utilicen otros tipos de obstáculos para la circulación vehicular, que generen un riesgo de vida para las personas que transitan por las rutas, calles y/o avenidas del territorio provincial.

Asimismo, quiero hacer referencia a lo que acontece hoy en la provincia de Córdoba, la misma ha legislado sobre los reguladores de velocidad en todo su territorio, a través de la Ley Provincial de Tránsito N° 8560 y, modificatorias. La mencionada norma establece en su "Artículo 28°: construcciones permanentes o transitorias en zona de camino y sistemas de regulación y control de velocidad. Toda construcción a erigirse dentro de la zona de camino debe contar con la autorización previa del ente vial competente, ajustándose a las siguientes disposiciones:" "...5- los elementos reguladores de la velocidad vehicular, como lomadas o resaltos,



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

semáforos o cualquier otro dispositivo, se ajustarán a las normas legales vigentes y a las disposiciones reglamentarias que establezca la Dirección Provincial de Vialidad aprobadas por la Autoridad de Aplicación". De esta forma, exigen el cumplimiento de la normativa vigente en todo el territorio cordobés.

A su vez, también quiero destacar la opinión de Asociaciones Civiles que pregonan el respeto a las normas de tránsito y la educación vial en la República Argentina, como por ejemplo "Luchemos por la Vida". Esta Asociación sostiene que la construcción de "lomadas" es una herramienta eficaz para reducir la velocidad, la cual es la primera causa de muerte en accidentes de tránsito y, siempre que estén bien diseñados, señalizados e iluminados, comparten la decisión de la utilización de los mismos.

Por lo cual, el paso siguiente es lograr consagrar la mencionada normativa en una ley, que requiera ser respetada y aplicada en todo el territorio provincial, es decir, no solamente en caminos y/o vías de competencia provincial, sino también en las avenidas, en las calles del ejido urbano, caminos rurales, etc. de las jurisdicciones municipales y comunales. Estableciéndolos, a su vez, como únicas herramientas autorizadas y posibles de ejecutar en toda la provincia, exigiendo a los gobiernos locales un plazo determinado para adaptar su estructura vial a lo indicado por la norma.

Es oportuno mencionar que, en la Ley Nacional de Tránsito N° 24.449 y modificatorias, no existe definición de Reductores de Velocidad en las vías de circulación, tampoco su implementación y colocación están reguladas. Esta ausencia de criterio hace que cada estamento del Estado, en sus diferentes niveles, establece criterios diferentes para determinar las condiciones de transitabilidad y seguridad vial en sus jurisdicciones.

Muchas veces los lomos de burro son colocados por los municipios a raíz de pedidos de los vecinos. Todos cumplen la misma función: ordenar el tránsito y disminuir los riesgos que el exceso de velocidad conlleva en la vía pública. Y pese a que suelen ser incómodos o molestos, su presencia responde a paliar una conducta frecuente en muchos automovilistas, motociclistas y ciclistas que ignoran las normas de tránsito.

Por eso, su presencia otorga tranquilidad para quienes viven en los sectores donde se fueron instalando. Sin embargo, si no están bien



Cámara de Senadores de la Provincia de Santa Fe

1983/2023 - 40 AÑOS DE DEMOCRACIA

señalizados y realizados según planos técnicos aprobados por especialistas en la materia, pueden generar el efecto contrario. Sobrados ejemplos hay al respecto, como el reciente accidente de tránsito del atleta olímpico de 26 años, Brian Toledo, generado por un lomo de burro en Marcos Paz, provincia de Buenos Aires.-

Por lo cual, considero absolutamente necesario e imprescindible la unificación de criterios sobre la normativa a aplicar en el territorio provincial para la implementación y ejecución de los reductores de velocidad.

Asimismo, no quiero dejar de hacer alusión a la Ley Provincial de Tránsito N° 13.133, la cual en su Artículo N° 6, determina los objetivos del órgano contralor de la seguridad vial en la provincia y, establece en su inc.3 la necesidad de "...Propiciar la actualización normativa provincial en materia de tránsito y seguridad vial, adecuando el ordenamiento legal a la nueva dinámica provincial, regional y nacional en materia de seguridad vial, proponiendo modificaciones tendientes a la armonización normativa vigente en las distintas jurisdicciones municipales y comunales...". El cual, deja claro que igualar la normativa en seguridad vial es un objetivo a cumplir y, por ende, nos convoca a legislar con la mirada que requiere la materia.

Por último, recordamos también que la normativa aplicable para todo el territorio provincial son atribuciones conferidas a este Poder Legislativo, más aún cuando la misma pretende proteger un bien jurídico supremo, como lo es el derecho a la vida de las personas que habitan y/o transitan el territorio santafesino.

Sin más, solicito a los Señores Legisladores el acompañamiento al presente proyecto.