

6.2 El RD 970/2020, de 10 de noviembre

El RD 970/2020, de 10 de noviembre, dice en su Preámbulo que «sin embargo, especialmente en el ámbito urbano, el vehículo a motor ya no es el protagonista y ha dado paso a un uso compartido de la vía, donde motocicletas, bicicletas, bicicletas de pedales con pedaleo asistido (EPAC por sus siglas en inglés), vehículos de movilidad personal y peatones cobran cada día más importancia. En este sentido, las políticas de movilidad y seguridad vial que desarrollan las administraciones locales cuentan con un objetivo principal: la reducción de la siniestralidad en el ámbito urbano. Por este motivo, las ciudades españolas vienen demandando cambios en la normativa general de circulación urbana, que les permitan desarrollar adecuadamente nuevos modelos de ciudad. En este contexto debe recordarse que en 2017 fallecieron en las ciudades españolas un total de 509 personas. De ellas, el 80% correspondía al grupo de personas usuarias que configuran el denominado colectivo de personas vulnerables (peatones, ciclistas, motoristas y personas usuarias de ciclomotor). La experiencia demuestra que la reducción de la velocidad tiene un efecto directo en la reducción de la siniestralidad de los vulnerables, no suponiendo por el contrario una mayor ralentización del tráfico, los vehículos a motor en sus desplazamientos urbanos no superan velocidades medias que, en los centros urbanos, sean generalmente superiores a los 20 km/h. Los diferentes estudios coinciden en que el riesgo de fallecer como consecuencia de un atropello se reduce como mínimo cinco veces si la velocidad del vehículo que impacta es de 30 km/h respecto a uno que circule a 50 km/h. La velocidad del vehículo tiene una relación directa con las probabilidades de supervivencia del peatón atropellado».

Como se puede ver, la interconexión expresa o implícita con la Ley de Cambio Climático, Anteproyecto de Movilidad Urbana y Proyecto de Reforma de la LSV antes referenciado es clara. La limitación de velocidad garantiza al mismo tiempo la fluidez de los desplazamientos realizados en las grandes avenidas de las ciudades, así como la reducción del impacto negativo en la calidad del aire, e indirectamente facilita otros modos de desplazamiento. Favorece, sin duda, la presencia de peatones y ciclistas, disuade del excesivo uso de vehículos de motor, con lo que ayuda al modelo de movilidad urbana que tiende a normativizarse y reduce como se dice la contaminación. Sin dudas, disminuye la siniestralidad y revela la íntima conexión entre seguridad vial y movilidad sostenible y fundamenta lo que defendimos en la Memoria del año pasado en torno a la imprescindible reconfiguración de la figura de Fiscal de Sala de Seguridad Vial que aborde la

realidad de una nueva circulación por las vías públicas en un contexto muy diferente al de 2006 cuando empezó a ejercer sus funciones.

Lo expuesto hasta el presente se plasma en la modificación del art. 50 RGCir cuyo texto queda como sigue: «1. El límite genérico de velocidad en vías urbanas será de: a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera. b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación. c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación. A estos efectos, los carriles reservados para la circulación de determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público no serán contabilizados. 2. Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas previa señalización específica, por la Autoridad municipal. 3. Excepcionalmente, la Autoridad Municipal podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica. 4. En las vías urbanas a las que se refiere el apartado 1.c) y en travesías, los vehículos que transporten mercancías peligrosas circularán como máximo a 40 km/h. 5. El límite genérico de velocidad en travesías es de 50 km/h para todo tipo de vehículos. Este límite podrá ser rebajado por acuerdo de la Autoridad Municipal con el titular de la vía, previa señalización específica. 6. El límite genérico de velocidad en autopistas y autovías que transcurren dentro de poblado será de 80 km/h, no obstante, podrá ser ampliados por acuerdo de la Autoridad Municipal y el titular de la vía, previa señalización específica, sin rebasar en ningún caso los límites genéricos establecidos para dichas vías fuera de poblado. 7. Las autoridades municipales y titulares de la vía podrán adoptar las medidas necesarias para lograr el calmado del tráfico y facilitar la percepción de los límites de velocidad establecidos».

Examinemos cómo queda el régimen normativo de la velocidad en el ámbito urbano. En el art. 50 RGCir se estructuraba según las características de las vías y vehículos con las siguientes diferenciaciones. A) Vías Urbanas. Se establecía un límite máximo de 50 km/h que podía rebajarse por decisión del órgano competente de la Corporación, sin prever un límite mínimo en la disminución. B) Travesías. Se le aplicaba el mismo límite máximo que podía ser rebajado por acuerdo del titular de la vía con la autoridad municipal cuando son especialmente peligrosas y en las mismas condiciones ampliado mediante la correspondiente señalización teniendo como tope los límites de velocidad en vías fuera de poblado. C) Autopistas y Autovías dentro de poblado. Sus límites máximos eran los mismos que los previstos para travesías pudiendo ser ampliados como ellas. En defecto de señalización el límite lo constituía 80 km/h. D) Vehículos que

transportan mercancías peligrosas. Su velocidad máxima era de 40 Km/h que podía disminuirse del mismo modo que en travesías y vías urbanas.

A partir del Decreto examinamos las modificaciones: A) Vías Urbanas. Dentro de ellas se distingue entre las que dispongan de plataforma única de calzada y acera con un límite máximo de 20 km/h, las que cuenten con un único carril por sentido de la circulación (sin contabilizar los carriles reservados para determinados usuarios o uso exclusivo de transporte público) cuyo límite es de 30 y las que cuentan con dos o más carriles por sentido de circulación en que es de 50. Todas ellas pueden ser rebajadas por la autoridad municipal y excepcionalmente aumentadas hasta 50 en las vías de único carril previa señalización específica. B) Travesías. La velocidad máxima es 50 que podrá ser rebajada del mismo modo sin que se requiera que concurra una especial peligrosidad, no pudiendo ser ampliada. C) Autopistas y autovías dentro de poblado. El límite genérico es ahora de 80 km/h que podrá ser ampliado del mismo modo que en la norma hasta ahora vigente. D) Vehículos que transportan mercancías peligrosas. El nuevo art. 50.4 da a entender que ahora sólo pueden circular por vías de dos o más carriles por sentido de circulación y travesías (en el ámbito urbano) siendo idéntico el límite máximo y desprendiéndose del espíritu de la norma que puede rebajarse. E) Se introduce como novedad el concepto de calmado del tráfico ligado a la movilidad sostenible y que faculta a las autoridades municipales y titulares de las vías para adoptar las medidas necesarias, expresión que supone una amplia atribución competencial que va más allá del régimen normativo de la velocidad. Su normativización es, sin duda, trascendente y adquiere gran valor hermenéutico.

La entrada en vigor en virtud de la disposición final única lo es a los seis meses, en definitiva, el 11 de mayo. Como se ve, la norma de mayor enjundia del RD 970/2020 es esta modificación del límite genérico urbano de velocidad y disminuirlo, de facto, de 50 a 30 km/h, pues las vías de sentido único son muy numerosas en las vías urbanas. La DGT en colaboración con la Confederación Española de Municipios y Provincias ha elaborado un manual para resolver supuestos dudosos y se está en pleno proceso de señalización y formación ciudadana en la materia, por lo que el criterio de algunos ayuntamientos es no imponer sanciones en el primer mes. A efectos del delito del art. 379.1 CP desde luego hay que tener en cuenta los nuevos límites.