LA RAZON
MADRID

07/03/13

Prensa: Diaria
Tirada: 137.312 Ejemplares
Difusión: 97.943 Ejemplares

Cód: 67849942

Página: 36

Sección: SOCIEDAD Valor: 11.947,00 € Área (cm2): 780,4 Ocupación: 82,02 % Documento: 1/2 Autor: Rocío Ruiz Núm. Lectores: 261000

Tráfico deja a sus jefaturas la elección de subir el límite de velocidad a 130

Será variable en autopistas y autovías y se conocerá a través de paneles informativos

Se permitirá sólo en tramos seguros, con buen trazado y cuando haga buen tiempo

Rocío Ruiz

MADRID–El límite de velocidad aumentará en España en autovías y autopistas a 130 km/h, pero solamente en los tramos en los que las jefaturas centrales de Tráfico de cada autonomía lo estimen oportuno. En el caso de Cataluña y el País Vasco, las únicas que tienen las competencias transferidas, será la administración autonómica la que lo determine. El proyecto de Reglamento General de Circulación que ha preparado la DGT deja en manos de las jefaturas la «autorización y gestión» del nuevo límite, aunque se exigen tres requisitos: «que existan índices contrastados de seguridad, buenas condiciones de trazado y pavimentación y óptimas condiciones meteorológicas y ambientales».

No habrá señales físicas que indiquen el nuevo límite, serán paneles de mensaje variable los que informen de esta nueva limitación que no será permanente, sino «temporal», dependiendo de las condiciones de la vía y la meteorología. Del nuevo límite se beneficiarán sólo «turismos, motocicletas y vehículos de tres ruedas asimilados a éstas», dice el proyecto de reglamento al que ha tenido acceso LA RAZÓN.

La medida ha sido bien acogida por el sector del automóvil en general. Para el club de automovilistas RACE, el hecho de incluir la velocidad variable «lo vemos un acierto por la sencilla razón de que el tráfico se comporta de una manera dinámica y existen unas condiciones que generan un mayor riesgo que otras. Una gestión dinámica de la velocidad es un avance, además era una demanda nuestra que se aumentase el límite de velocidad», explica Tomás Santa Cecilia, director de seguridad vial del RACE.

Santa Cecilia cree que hay un buen número de tramos de la red viaria española que podrían aumentar su límite de forma variable. «Ahora mismo todas las comunidades autónomas podrían asumir este nuevo reglamento porque España es uno de los países de la UE con mejores infraestructuras viarias y con más kilómetros de autovías y autopistas».

De una opinión similar es Jacobo Díaz, director general de la Asociación Española de la Carretera. «Llevamos tiempo buscando algún tipo de propuesta en esta línea porque consideramos que hay tramos de carretera que aceptarían un aumento de la velocidad».

El reglamento también establece nuevas velocidades para las vías secundarias en función del ancho de la plataforma, en lugar de tener en consideración el ancho de la vía y del arcén, como ocurría hasta ahora.

Así, en las carreteras convencionales (con un carril en cada sentido de circulación, la mayoría de las cuales son autonómicas o pertenecen a diputaciones) el límite se bajará de 100 Km/h a 90 para turismos, motocicletas, vehículos de tres ruedas, cuadriciclos y autocaravanas con masa máxima autorizada de hasta 3.500 kilogramos.

En las carreteras convencionales con una plataforma inferior a 6,5 metros de anchura y con una marca de separación entre sentidos, el límite también bajará de

EN CIUDAD

El límite será de 30 km/h en vías de un solo carril y de un sentido de circulación

NIÑOS FUERA DEL ASIENTO DELANTERO

La nueva normativa que prepara Tráfico incide especialmente en lo que se refiere a cinturones de seguridad y sistemas de retención homologados porque considera que «lo más importante es poder disponer de una normativa avanzada con el objetivo de que ningún ocupante de un vehículo a motor quede sin protección en ninguna situación», dice el proyecto de Reglamento General de Circulación. Así una de las principales novedades es que se eliminan la práctica totalidad de las exenciones de uso de los cinturones, «que no están justificadas desde el punto de vista de la seguridad vial». Además, se prohíbe circular con menores de edad de estatura igual o inferior a 135 centímetros como ocupantes de asientos delanteros con el fin de «reducir la gravedad de las posibles lesiones que pudieran sufrir en caso de accidente». También se suprime la exención médica como excepción para que un motorista no utilice casco.



LA RAZON
MADRID
07/03/13
Prensa: Diaria
Tirada: 137.312 Ejemplares
Difusión: 97.943 Ejemplares
Cód: 67849942
Página: 37
Sección: SOCIEDAD Valor: 6.264,00 € Área (cm2): 409,1 Ocupación: 43 % Documento: 2/2 Autor: Rocío Ruiz Núm. Lectores: 261000



90 a 70. La reducción obedece a que en estas vías se produce el 79% de las víctimas mortales. De hecho, la directora general de Tráfico, María Seguí, se ha marcado como una prioridad reducir las muertes en las carreteras secundarias. Incluso hace unos meses pidió a los conductores que siempre que pudieran eligieran circular por autovías o autopistas, aunque éstas sean de pago. Ahora que el proyecto de ley está en periodo de alegaciones, el RACE considera, sin embargo, que el límite de 70 Km/h no debería ser igual para todo tipo de vehículos en estas vías, tal y como prevé el nuevo reglamento, porque «un turismo no se comporta igual que un tráiler».

Bajada en ciudad

El proyecto de reglamento también prevé una reducción de 10 km/h de la velocidad máxima para vehículos que realicen transporte escolar y de menores o que transporten mercancías peligrosas y regula también las velocidades máximas en vías urbanas y travesías. En este caso, el límite será de 50 km/h, excepto para aquellas vías urbanas con un solo carril y sentido único de circulación o con un carril por sentido, en los que el límite será de 30 km/h, tal y como avanzó LA RAZÓN. El límite bajará aún más en las vías urbanas con plataforma única de calzada y acera, donde no se podrá circular a más de 20 km/h.

