

## TEMA 22

### **PRUEBAS DEPORTIVAS, MARCHAS CICLISTAS Y OTROS EVENTOS: SU REGULACIÓN. LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN: TEMPORALES Y PERMANENTES.**

1.- PRUEBAS DEPORTIVAS, MARCHAS CICLISTAS Y OTROS EVENTOS: SU REGULACIÓN. ....	2
1.1.- Pruebas deportivas.....	3
1.2.- Marchas ciclistas .....	8
1.3. Otros eventos.....	10
2.- LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN: TEMPORALES Y PERMANENTES. ....	10
2.1. Contenido esencial y fundamento normativo.....	10
2.2. Resolución anual de restricciones de la Dirección General de Tráfico.....	12

## 1.- PRUEBAS DEPORTIVAS, MARCHAS CICLISTAS Y OTROS EVENTOS: SU REGULACIÓN.

El Real Decreto 1428/2003 de 21 de noviembre (B.O.E. nº 306 de 23 de diciembre de 2003), aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, establece en su artículo 55, “pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos”,

*La celebración de pruebas deportivas cuyo objeto sea competir en espacio o tiempo por las vías o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial así como la realización de marchas ciclistas, requerirá autorización previa que será expedida conforme a las normas indicadas en el Anexo II de este Reglamento, las cuales regularán dichas actividades.*

Esta es la única referencia que hace el Reglamento General de Circulación a los usos excepcionales de la vía en cuanto a ocupación de esta para la realización de actividades que no sean la circulación, la realización de pruebas o ensayos y la ejecución de obras en la propia infraestructura vial. El desarrollo normativo de este tipo de eventos se realiza en el anexo II, distinguiendo las “pruebas deportivas” de las así llamadas “marchas ciclistas”, es decir circulaciones de ciclos por la vía sin ánimo de competición y lo que el Reglamento denomina “otros eventos” término que parece que quiso dejar el legislador reservado a la regulación de la circulación de vehículos históricos. Las marchas ciclistas por su potencial masiva aportación de elementos de tráfico al flujo circulatorio y los “otros eventos” por las reducidas velocidades de circulación que algunos vehículos históricos pueden mantener, parece tener suficiente carta de naturaleza para que el Reglamento General de Circulación las distinga.

Sin embargo, la circulación de una cantidad indeterminada pero importante de tractores en defensa de legítimos derechos, la celebración de una cabalgata o la circulación a pie de una colectividad de personas en manifestación de ocio, cultural y/o social, parecen quedar reservadas a la más difusa capacidad normativa que dicta el artículo 37 del Reglamento y que se analiza más adelante en el epígrafe dedicado a las limitaciones a la circulación. Esta circunstancia ha sido analizada en repetidas ocasiones y no en pocas veces se ha propuesto la sustitución de la denominación del mencionado artículo 55 por uno más adecuado del tenor “usos excepcionales de la vía”, entendiéndose por tal, aquel que implique por la naturaleza del evento, actuación o prueba organizada, al menos una de las siguientes situaciones:

- uso exclusivo de la vía,
- cierre total o parcial de la circulación ordinaria
- imposibilidad de hacer un uso compartido de la misma con el tráfico ordinario.

Por último, conviene destacar que, sin perjuicio de la competencia de las comunidades autónomas para autorizar la celebración de pruebas deportivas por vías interurbanas en su ámbito territorial, queda no obstante salvaguardada la competencia del Estado en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en la que indudablemente inciden estos eventos, a través de un informe de naturaleza preceptiva y vinculante que emiten con carácter previo a la autorización las Administraciones públicas encargadas de la vigilancia y regulación del tráfico.

### 1.1.- Pruebas deportivas

La **competencia** para autorizar las pruebas deportivas y marchas ciclistas establecidas en el anexo II del Reglamento General de Circulación, por parte de la Autoridad Gubernativa correspondiente, será la siguiente:

- a) El Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, cuando el recorrido de la prueba se desarrolle por vías de más de una Comunidad Autónoma. Igualmente están incluidas en este caso, las pruebas deportivas internacionales que discurran por vías de una o varias Comunidades Autónomas y además por las de Francia, Andorra, Portugal u otro Estado, siempre que se encuentren en el calendario mundial o continental de la Unión Ciclista Internacional (UCI), dada la competencia exclusiva del Estado en Materia de Relaciones Internacionales consagrada en el artículo 149 1. 3ª de la Constitución.
- b) La Comunidad Autónoma correspondiente y a las Ciudades de Ceuta y Melilla, cuando la prueba se desarrolle por vías situadas dentro de su ámbito territorial.
- c) A los Ayuntamientos, cuando la prueba se desarrolle íntegramente dentro del casco urbano, con exclusión de las travesías.

El artículo 2.2 del anexo II del Reglamento General de Circulación establece que los **informes** que se requieren solicitar para Resolver la solicitud de una prueba deportiva o marcha ciclista son los siguientes:

- a) Del titular de la vía: Los organismos titulares de las vías por las que vayan la prueba deportiva o la marcha ciclista emitirán informe sobre su viabilidad.
- b) Del organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico: Cuando la competencia para autorizar las pruebas esté atribuida a una Comunidad Autónoma, ésta solicitará informe de las Jefaturas de Tráfico de las provincias por cuyo territorio discurran, y, en caso de que la competencia esté atribuida a las Ciudades de Ceuta o Melilla, éstas solicitarán informe de la Jefatura Local de Tráfico, siempre que la vigilancia y la regulación del tráfico esté atribuida a la Administración General del Estado. En las Comunidades Autónomas que tengan transferida la competencia de ejecución en materia de vigilancia de la circulación, el informe se solicitará al órgano que la ejerza. Los informes fijarán los servicios de vigilancia.
- c) Los informes previstos en los apartados anteriores tendrán carácter vinculante cuando se opongan a la realización de la prueba deportiva o marcha ciclista o la condicionen al cumplimiento de determinadas prescripciones técnicas.

Cuando algún informe de los titulares de las vías sea negativo como consecuencia de las condiciones físicas de la infraestructura, en aquellos casos en los que por condiciones de circulación y seguridad vial se estime necesario, o cuando no sea

emitido por inactividad del órgano competente, se dictará resolución denegatoria debidamente motivada. Si los informes son favorables se expedirá la correspondiente autorización y si en alguno de ellos figuran prescripciones técnicas (que sólo podrán versar sobre las condiciones de la infraestructura en los emitidos por los titulares de la vía, y sobre las condiciones de circulación y seguridad vial en los emitidos por las Autoridades responsables del tráfico) deberán incorporarse a la misma.

La **documentación** que debe acompañarse a la solicitud, de acuerdo a lo establecido en el artículo 2.3 del anexo II del RGC, será la siguiente:

a) Permiso de la Federación Española deportiva correspondiente, cuando según la legislación deportiva, éste sea preceptivo.

b) Memoria de la prueba en el que se hará constar:

- Nombre de la actividad y, en su caso, número cronológico de la edición.
  
- Reglamento de la prueba.
  
- Croquis preciso del recorrido, fecha de celebración, el itinerario, perfil, horario probable de paso por los distintos puntos determinantes del recorrido y promedio previsto tanto de la cabeza de la prueba como del cierre de ésta.
  
- Identificación de los responsables de la organización, tanto del director ejecutivo, como del responsable de seguridad vial, que dirigirá la actividad del personal auxiliar habilitado.
  
- Propuesta de medidas de señalización de la prueba, del resto de dispositivos de seguridad y de las funciones a desempeñar por cada uno de los miembros del personal auxiliar habilitado.
  
- Justificantes de la contratación de los seguros de responsabilidad civil y de accidentes que garanticen que todos los participantes están cubiertos de los posibles daños a terceros hasta los mismos límites que para daños personales y materiales establece el Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, para el seguro de responsabilidad civil de vehículos a motor de suscripción obligatoria, y un seguro de accidente que tenga, como mínimo, las coberturas del seguro deportivo regulado en el Real Decreto 849/1993, de 4 de junio.

A este respecto, la Instrucción 11/TV-70, de interpretación del Art. 14 del Anexo II del RD 1428/2003 analiza si, dado que el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio en la circulación de vehículos a motor, en su disposición derogatoria única, deroga expresamente el Real Decreto 7/2001, debe entenderse modificado el artículo 14 del Reglamento General de Circulación, en el sentido de elevar los límites indemnizatorios que para daños personales y materiales establecía el reglamento derogado (350.000 euros, por daños corporales, por cada víctima y en 100.000 euros por daños en los bienes), a los vigentes en la actualidad, que conforme a la Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor ascienden a 70 millones de euros por daños a las personas y 15 millones de euros por daños a los bienes. Analiza la citada

Instrucción el Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, que introduce una nueva disposición adicional segunda titulada “*Seguro especial para pruebas deportivas*”, en la que se establece lo siguiente:

*“Para los riesgos derivados de las pruebas deportivas en que intervengan vehículos a motor, celebrados en circuitos especialmente destinados al efecto o habilitados para dichas pruebas, deberá suscribirse un seguro especial destinado a cubrir la responsabilidad civil **de los conductores intervinientes**, por los importes de las coberturas obligatorias establecidas en el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor.”*

Por tanto, esta disposición adicional es concluyente al **restringir explícitamente** la aplicación de los límites indemnizatorios en concepto de responsabilidad civil, previstos en la Ley 21/2007, de 11 de julio, en el caso de pruebas deportivas, **sólo a los conductores intervinientes**, y no a todos los participantes, como señala el artículo 14, del anexo II, del Reglamento General de Circulación. En conclusión, se estima que la referencia a los límites de 350.000 euros para daños personales y 100.000 euros para daños a los bienes, hasta los cuales debe ser cubierta la responsabilidad civil de todos los participantes en una prueba deportiva, contenida en el artículo 14, del Anexo II de Reglamento General de Circulación, no debe verse afectada por la derogación del Real Decreto 7/2001, de 12 de enero, ello, naturalmente, sin perjuicio del cumplimiento de lo dispuesto en la disposición adicional segunda del Real Decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, respecto de los conductores de los vehículos a motor que intervengan en la prueba.

La autoridad competente dictará y notificará la **resolución** en el plazo de 10 días hábiles desde la presentación de la solicitud. Transcurrido este plazo sin que se haya dictado la resolución, se entenderá concedido el permiso para la organización de la prueba. Contra la resolución podrán interponerse los recursos que procedan. La resolución que se dicte fijará los servicios de vigilancia, cuyo coste correrá a cargo de los organizadores de la prueba.

Se enviará copia de la Resolución dictada a las Jefaturas Provinciales o Locales afectadas por la celebración de la prueba deportiva y a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Así mismo se enviará copia al Gobierno Vasco o Servicio Catalán de Tráfico cuando proceda. Contra las resoluciones dictadas por la Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad, por delegación del Director General de Tráfico, podrá interponerse recurso de alzada ante el Ministro del Interior.

Las pruebas deportivas se disputarán con el tráfico completamente **cerrado** a los usuarios ajenos a dicha prueba, y gozarán del uso exclusivo de las vías en el espacio comprendido entre el vehículo de apertura con bandera roja y el de cierre con bandera verde.

El **control** y orden de la prueba, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o al

personal de la organización habilitado, que actuará siguiendo las directrices de los agentes o del responsable de seguridad vial.

Todos los participantes en una prueba deportiva, con las excepciones previstas en el Anexo II del Reglamento General de Circulación, están **obligados** al cumplimiento de las normas particulares del reglamento de la prueba y a las que en un momento determinado establezca o adopte, por seguridad, el responsable de la prueba o la autoridad competente, no obstante estar eximidos del cumplimiento de las normas generales de circulación.

Cuando un participante no se encuentre en condiciones para mantener el horario previsto para el último de los participantes o sobrepase el tiempo previsto de cierre de control de la actividad, será superado por el vehículo con bandera verde, que indica el final de la zona de competición, por lo que deberá abandonar la prueba con el fin de no entorpecer el tráfico automovilístico y el desarrollo de la propia actividad. En caso de continuar deberá cumplir las normas y señales, y será considerado un usuario más de la vía.

La organización dispondrá de **vehículos de apoyo** suficientes, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al terminar la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la vía y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Los **itinerarios** deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización y con instrucciones precisas del responsable de seguridad vial. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad deportiva. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una **bandera** roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y fin del espacio ocupado para la prueba. Estará prohibida la circulación de vehículos en el espacio comprendido entre la bandera roja y la verde, excepto los vehículos autorizados expresamente y con la autorización situada en lugar visible.

Entre una y otra bandera, el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación

de atención o peligro, así como con vestimenta de alta visibilidad homologada y que responda a las prescripciones técnicas contenidas en el Real Decreto 1407/1992, de 20 de noviembre.

Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos pilotos de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

Las características de los **vehículos piloto** serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

- Portador de cartel con la inscripción «Atención: prueba deportiva. STOP», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
- Bandera roja.
- Rotativo de señalización de color naranja.
- Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

- Portador de cartel con la inscripción «Fin de carrera. CONTINÚE», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
- Bandera verde.
- Rotativo de señalización de color naranja.
- Luces de avería y de cruce encendidas.

Los participantes que circulen **fuera** del espacio delimitado por los vehículos de señalización de inicio y fin de la prueba serán considerados usuarios normales de la vía, y no les será de aplicación la normativa especial descrita en el Reglamento.

## 1.2.- Marchas ciclistas

Se entiende por marcha ciclista organizada aquellas actividades de más de **50** ciclistas concebida como un ejercicio físico con fines deportivos, turísticos o culturales.

Las marchas ciclistas organizadas deberán cumplimentar los mismos **requisitos** administrativos correspondientes a las pruebas ciclistas en cuanto a competencia, informes, documentación y resolución.

La organización estará obligada a **comunicar** la celebración de la marcha ciclista a los ayuntamientos de las localidades por los que aquélla discurra.

El **control** y orden de la marcha, tanto en lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, estará encomendado a los agentes de la autoridad o personal de la organización habilitado. Las órdenes o instrucciones emanadas de dicho personal durante el desarrollo de la actividad, que actuarán siguiendo las directrices de los agentes, tendrán la misma consideración que la de dichos agentes, al actuar como auxiliar de éstos.

Todos los participantes de una actividad ciclista organizada, con las excepciones previstas en el Reglamento, podrán **circular** y agruparse libremente, siempre por su carril, excepto que por seguridad el responsable de la prueba o la autoridad competente puntualmente indique otro criterio durante el desarrollo de la marcha.

En general, los participantes deberán cumplir la normativa de circulación, especialmente cuando marchen desgrupados de los demás.

La organización dispondrá de **vehículos** piloto de apoyo suficiente, banderines y medios adecuados para la señalización del recorrido, tanto por lo que respecta a los participantes como al resto de usuarios de la vía, así como de los servicios necesarios para retirar la señalización al término de la actividad, y desperdicios que ocasionen los avituallamientos, dejando la carretera y sus alrededores en el mismo estado que antes de su celebración.

Los **itinerarios** deben señalizarse en los lugares peligrosos, incluso con la presencia de personal de la organización habilitado y con instrucciones precisas del responsable

de la organización. Las señalizaciones deberán ser retiradas o borradas una vez que pase el último participante y nunca serán colocadas de manera que provoquen confusión para la circulación rodada ajena a la actividad ciclista. Cuando las indicaciones se hagan sobre la calzada, se deberán utilizar materiales que se borren después de pocas horas.

Todas las pruebas irán precedidas por un agente de la autoridad con una bandera roja y finalizadas por otro con una bandera verde, las cuales acotarán para los participantes y el resto de usuarios de la vía el inicio y el fin del espacio ocupado para la prueba. Entre una y otra el personal auxiliar habilitado que realice funciones de orden, control o seguridad irá provisto de una bandera de color amarillo en indicación de precaución.

Sin perjuicio de ello, la organización incorporará vehículos piloto de protección que estarán dotados de carteles que anuncien el comienzo y el final de la prueba, y deberán, en su caso, situar el coche de apertura y cierre de la prueba como mínimo 200 metros por delante y por detrás del primer participante y del último, respectivamente.

Las características de los vehículos piloto serán las siguientes:

a) Vehículos de apertura:

- Portador de cartel con la inscripción «Atención: marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
- Bandera roja.
- Rotativo de señalización de color naranja.
- Luces de avería y de cruce encendidas.

b) Vehículo de cierre:

- Portador de cartel con la inscripción «Fin marcha ciclista», sin que en ningún caso exceda la anchura del vehículo.
- Bandera verde.
- Rotativo de señalización de color naranja.
- Luces de avería y de cruce encendidas.

Los agentes de la autoridad y el personal auxiliar habilitado podrán impedir su continuidad en la actividad a aquellas personas que con sus acciones constituyan un peligro para el resto de los participantes o usuarios de las vías.

### 1.3. Otros eventos

Aquellos eventos en que participen vehículos históricos conceptuados como tales de acuerdo con el Real Decreto 1247/1995, de 14 de julio, por el que se aprueba su reglamento regulador, o de más de 25 años de antigüedad en número superior a 10, en los que se establezca una clasificación de velocidad o regularidad inferior a 50 kilómetros por hora de media, así como su participación en acontecimientos o manifestaciones turísticas, concentraciones, concursos de conservación o elegancia y, en general, cualquier clase de evento en los que no se establezca clasificación alguna sobre la base del movimiento de los vehículos, ya sea en función de su velocidad o de la regularidad, precisarán de autorización administrativa.

## 2.- LIMITACIONES A LA CIRCULACIÓN: TEMPORALES Y PERMANENTES.

### 2.1. Contenido esencial y fundamento normativo

Las limitaciones de circulación son en general restricciones (prohibiciones) a la circulación que se imponen a determinado tipo de vehículos (o a todos), durante un cierto periodo de tiempo y en determinados tramos de la red viaria. Este tipo de medidas excepcionales son una herramienta de la que las autoridades de tráfico se valen para gestionar situaciones de tráfico conflictivas y evitar o resolver situaciones de compromiso de la seguridad vial.

Por ejemplo, parece razonable un instrumento normativo que habilite a la autoridad responsable de la vigilancia, regulación y control del tráfico, a que ante determinadas situaciones meteorológicas, se cierre la circulación al tráfico de vehículos pesados. La experiencia ha demostrado que, ante una nevada de importantes proporciones, la génesis de muchos de los problemas de tráfico no recae en la propia circunstancia meteorológica, sino en el hecho de que los vehículos pesados no responden de manera homogénea a esta circunstancia (vehículos y conductores) y se hace necesario evitar un incidente de este tipo de vehículos que, en general, corta la carretera, llevando a cero la intensidad circulatoria, aumentando consecuentemente la tasa de nieve en calzada, limitando el normal desenvolvimiento del material de vialidad invernal (quitanieves) y en definitiva, agravando un problema que en

ocasiones es leve. Los planes de gestión de nevadas contemplan la posibilidad de restringir la circulación de vehículos pesados almacenándolos en áreas de aparcamiento habilitadas al efecto. De igual manera, pero extensibles a todo tipo de vehículos, se contemplan las limitaciones a la circulación en casos de accidentes de mercancías peligrosas, accidentes nucleares, huelgas masivas del transporte (que a veces se producen en otros Estados Miembros), y demás eventos que, en muchos casos sobrepasan la categoría de seguridad vial para entrar de lleno en la seguridad a secas.

El artículo 37 del Reglamento General de Circulación, “ordenación especial del tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación”, otorga a la autoridad en su apartado 1 la posibilidad de poner en práctica este tipo de limitaciones temporales,

*Cuando razones de seguridad o fluidez de la circulación lo aconsejen, podrá ordenarse por la autoridad competente otro sentido de circulación, la prohibición total o parcial de acceso a partes de la vía, bien con carácter general, bien para determinados vehículos o usuarios, el cierre de determinadas vías, el seguimiento obligatorio de itinerarios concretos o la utilización de arcenes o carriles en sentido opuesto al normalmente previsto.*

El apartado segundo del mencionado artículo establece,

*Para evitar entorpecimiento a la circulación y garantizar su fluidez, se podrán imponer restricciones o limitaciones a determinados vehículos y para vías concretas, que serán obligatorias para los usuarios afectados.*

Los apartados tres y cuatro del mencionado artículo otorgan las competencias. Es importante destacar la correspondiente a los titulares de la vía.

*3. El cierre a la circulación de una vía objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial sólo se realizará con carácter excepcional y deberá ser expresamente autorizado por el organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, por la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, salvo que esté motivada por deficiencias físicas de la infraestructura o por la realización de obras en ésta ; en tal caso la autorización corresponderá al titular de la vía, y deberá contemplarse, siempre que sea posible, la habilitación de un itinerario alternativo y su señalización. El cierre y la apertura al tráfico habrá de ser ejecutado, en todo caso, por los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico o del personal dependiente del organismo titular de la vía responsable de la explotación de ésta. Las autoridades competentes a que se ha hecho referencia para autorizar el cierre a la circulación de una carretera se comunicarán los cierres que hayan acordado.*

*4. El organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico, así como los organismos titulares de las vías, podrán imponer restricciones o limitaciones a la circulación por razones de seguridad vial o fluidez del tráfico, a petición del titular de la vía o de otras entidades, como las sociedades concesionarias de autopistas de peaje, y quedará*

*obligado el peticionario a la señalización del correspondiente itinerario alternativo fijado por la autoridad de tráfico, en todo su recorrido.*

Por otro lado, la experiencia de los últimos treinta años ha demostrado que, otra fuente de riesgos a la seguridad vial y la movilidad son los grandes movimientos vacacionales de los ciudadanos. En general, si conviven en el mismo espacio y tiempo una cantidad especialmente elevada de vehículos ligeros y pesados, se multiplican más allá de lo razonable la probabilidad de conflictos que, a la larga, derivan en accidentes con consecuencias en demasiados casos nefastas para el vehículo ligero. No hace falta grandes conocimientos de la teoría de gestión de riesgos para darse cuenta que la única manera de evitar los conflictos es mediante la prevención y tal se consigue, en las circunstancias actuales de avance de los sistemas inteligentes aplicados al tráfico (sistemas ITS), mediante la única herramienta al alcance de la mano de las autoridades: la limitación a la circulación de vehículos pesados.

El apartado 2 del artículo 39 del Reglamento General de Circulación establece,

*En determinados itinerarios, o en partes o tramos de ellos comprendidos dentro de las vías públicas interurbanas, así como en tramos urbanos, incluso travesías, se podrán establecer restricciones temporales o permanentes a la circulación de camiones con masa máxima autorizada superior a 3.500 kilogramos, furgones, conjuntos de vehículos, vehículos articulados y vehículos especiales, así como a vehículos en general que no alcancen o no les esté permitido alcanzar la velocidad mínima que pudiera fijarse, cuando, por razón de festividades, vacaciones estacionales o desplazamientos masivos de vehículos, se prevean elevadas intensidades de tráfico, o cuando las condiciones en que ordinariamente se desarrolle aquél lo hagan necesario o conveniente.*

El apartado 3 del mencionado artículo,

*Corresponde establecer las aludidas restricciones al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad de tráfico de la comunidad autónoma que tenga transferida la ejecución de la referida competencia.*

## 2.2. Resolución anual de restricciones de la Dirección General de Tráfico

El apartado 4 del artículo 39 establece,

*Las restricciones serán publicadas, en todo caso, con una antelación mínima de ocho días hábiles en el «Boletín Oficial del Estado» y, facultativamente, en los diarios oficiales de las comunidades autónomas citadas en el apartado anterior.*

*En casos imprevistos o por circunstancias excepcionales, cuando se estime necesario para lograr una mayor fluidez o seguridad de la circulación, serán los agentes de la autoridad responsable de la vigilancia y disciplina del tráfico los que, durante el tiempo necesario, determinen las restricciones mediante la adopción de las medidas oportunas.*

Este segundo párrafo del apartado 4 del artículo 39, vuelve otra vez a abrir la puerta a que la autoridad de tráfico, en este caso sus fuerzas operativas, puedan establecer limitaciones a la circulación sin el aviso previo establecido en el primer párrafo.

Conforme a lo previsto en este apartado 4, la Resolución de 29 de diciembre de 2010, de la Dirección General de Tráfico, por la que se establecen medidas especiales de regulación del tráfico durante el año 2011 establece una serie de limitaciones a la circulación dedicadas a las pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos, a los vehículos que transporten mercancías en general, a los que transporten mercancías peligrosas, a los vehículos especiales y en régimen de transporte especial que necesitan de autorización complementaria para circular y a los vehículos especiales. Veamos cada uno de estos casos:

A/ Pruebas deportivas, marchas ciclistas y otros eventos. Establece el RD que no se autorizará ni se informará favorablemente prueba deportiva alguna, de carácter competitivo o no, cuando implique ocupación de la calzada o arcenes, así como cualquier otro evento que pueda afectar a la fluidez de la circulación o la seguridad vial, durante los días y horas que se indican en el anexo I de la Resolución, así como aquellas que utilicen autovías, excepto en sus tramos de enlace imprescindibles, salvo las pruebas de carácter internacional que sean expresamente autorizadas o informadas favorablemente por las Jefaturas Provinciales de Tráfico o los Servicios Centrales de la Dirección General de Tráfico, según proceda.

En lo que se refiere a pruebas ciclistas, se entenderá que tienen carácter internacional las que estén incluidas en el calendario Mundial o Continental de la Unión Ciclista Internacional.

La Administración se reserva el derecho a autorizar estos eventos en las fechas restringidas en el mencionado anexo I ya que establece que el Director General de Tráfico, y en su caso por delegación el Subdirector General de Gestión del Tráfico y Movilidad, podrá autorizar con carácter excepcional su realización cuando se justifique el carácter extraordinario y relevante por motivos sociales o tradicionales, siempre que se desarrollen a lo largo de vías de muy baja intensidad de circulación en las horas en que esté prevista su utilización, fuera de los horarios de gran volumen de desplazamiento a nivel provincial, autonómico o nacional, requiriendo reducida escolta de las Fuerzas de Vigilancia de la Guardia Civil y siempre que no afecten a los tramos de carreteras, días y horas incluidos en el anexo II, ni a las autopistas, autovías y a las vías incluidas en el anexo IV de la presente Resolución.

B/ Vehículos que transporten mercancías en general. Se prohíbe la circulación por las vías cuya vigilancia ejerce la Jefatura Central de Tráfico en los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo II de la Resolución, a todo vehículo de más de 7.500 kilogramos de masa máxima autorizada (M.M.A.) y a los conjuntos de vehículos de cualquier masa máxima autorizada.

Quedan exentos de esta prohibición, los vehículos y conjunto de vehículos de cualquier masa máxima autorizada, que transporten ganado vivo o leche cruda, así como aquellos que transporten, en periodo invernal, fundentes para asegurar el correcto mantenimiento de la vialidad de las carreteras.

C/ Vehículos que transporten mercancías peligrosas. Se prohíbe la circulación por las vías cuya vigilancia ejerce la Jefatura Central de Tráfico a los vehículos que deban llevar los paneles naranja de señalización de peligro reglamentarios conforme el Acuerdo Europeo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), los domingos y días festivos dentro del ámbito territorial correspondiente –nacional o de Comunidad Autónoma–, desde las ocho hasta las veinticuatro horas, y las vísperas, no sábados, de estos festivos, desde las trece hasta las veinticuatro horas, así como en los días y horas indicados en el anexo VI de la Resolución.

En caso de coincidir varios días festivos consecutivos, incluidos los domingos, dentro del ámbito territorial correspondiente, las restricciones se aplicarán en el primero de ellos solamente desde las ocho hasta las quince horas, y en el último la correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de días festivos sin restricción. Está exceptuado el viernes 22 de abril, que podrán circular sin la restricción correspondiente a este día festivo.

Además, la Resolución establece una serie de itinerarios obligatorios para este tipo de vehículos, prohibiendo la circulación por todas las carreteras que no estén definidas en una red especial establecida para este tipo de vehículos y que se conoce como Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas (red RIMP). En concreto la Resolución establece que, de acuerdo con el artículo 5 del Real Decreto 551/2006, de 5 de mayo («Boletín Oficial del Estado» número 113, de 12 de mayo de 2006), sobre Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera, los itinerarios a utilizar por los vehículos para el transporte de mercancías peligrosas serán:

En desplazamientos para distribución y reparto: Los desplazamientos cuya finalidad es la distribución y reparto de la mercancía peligrosa a sus destinatarios finales o consumidores, se utilizará el itinerario más idóneo, tanto en relación con la seguridad vial como con la fluidez del tráfico, recorriendo la mínima distancia posible a lo largo de carreteras convencionales, hasta el punto de entrega de la mercancía. Deberán utilizarse inexcusablemente las circunvalaciones, variantes o rondas exteriores a las poblaciones si las hubiere, y en caso de existir más de una se circulará por la más exterior a la población, pudiendo entrar en el núcleo urbano únicamente para realizar las operaciones de carga y descarga, y siempre por el acceso más próximo al punto de entrega salvo por causas justificadas de fuerza mayor.

En otro tipo de desplazamientos: Si los puntos de origen y destino del desplazamiento se encuentran incluidos dentro de la RIMP –Red de Itinerarios para Mercancías Peligrosas– que figura en el anexo IV de esta Resolución, los vehículos que las transporten, deberán utilizarlos obligatoriamente en su recorrido. Si uno de esos puntos, o ambos, quedan fuera de la RIMP los desplazamientos deberán realizarse por aquellas carreteras convencionales que permitan acceder a dicha Red por la entrada o salida más próxima en el sentido de la marcha, con objeto de garantizar que el recorrido por vías de calzada única sea el más corto posible.

El tránsito por vías distintas de las aquí señaladas requerirá que el itinerario no discurra por travesías o lo haga por las de menor peligrosidad,–de acuerdo con la intensidad, clasificación y distribución del tráfico, el tamaño del núcleo urbano, la configuración urbanística, y el trazado y regulación de las mismas–, y además, la previa comunicación con, al menos, veinticuatro horas de antelación, al Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de la provincia correspondiente, quien confirmará, en su caso, la utilización de la nueva ruta.

Asimismo, se permitirá abandonar la RIMP en aquellos desplazamientos cuyo destino u origen sea la residencia habitual del conductor –para efectuar los descansos diario o semanal– o para la realización de operaciones de reparación o mantenimiento del vehículo, siempre y cuando en todo caso se cumplan las condiciones de estacionamiento especificadas en el ADR.

D/ Vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial que necesitan de autorización complementaria para circular

Conviene detenerse en este punto y distinguir entre dos tipos de vehículos especiales. Por un lado los que lo son porque salen de fábrica con una serie de características que los hacen especiales y así son denominados en ficha ITV y en el permiso de circulación (por ejemplo un “torito” de cargar palets o un pequeño tractor). Otros son especiales no por sus características técnicas sino por sus masas y/o dimensiones. Si estas son superiores a las establecidas en el Anexo IX del Reglamento General de Vehículos, los vehículos son especiales por razón de sus masas y/o dimensiones. Ahora bien, las masas y/o dimensiones se pueden superar por dos razones. Por un lado porque el vehículo, de nuevo, salga de fábrica así de grande y/o pesado. Pero por otro debido a que la carga indivisible que transportan convierte al conjunto (vehículo + carga) en uno de masas y/o dimensiones superiores a las definidas en el Anexo IX. Este tipo de vehículos especiales y vehículos en régimen de transporte especial de masas y/o dimensiones superiores necesitan de una autorización complementaria para circular. Esta autorización la expide el órgano competente en materia de tráfico tal y como establece el artículo 14 del Reglamento General de Vehículos.

La Resolución establece que los vehículos que necesitan para circular de la citada autorización complementaria, no podrán circular desde las trece horas del sábado o de la víspera de festivo de ámbito nacional, hasta las dos horas del lunes o día inmediato siguiente a este festivo, así como los días festivos correspondientes a las Comunidades Autónomas y dentro de su ámbito territorial, desde las cero horas hasta las dos horas del día inmediato siguiente a estos festivos. Tampoco podrán circular los días y horas indicados en los anexos II y VI de la Resolución.

Esta restricción no será de aplicación a vehículos que en función de su urgente utilización en labores de extinción de incendios, protección del medio ambiente, mantenimiento de las condiciones de vialidad de las carreteras y salvamento de vidas humanas y que precisen hacerlo en régimen de transporte especial, tengan que ineludiblemente circular en el horario restringido citado. Para ello los Ministerios de Medio Ambiente, y Medio Rural y Marino, de Fomento y las Consejerías correspondientes de las Comunidades Autónomas comunicarán a la Dirección General de Tráfico o al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, los vehículos y características del transporte especial, así como el itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.

Los vehículos en régimen de transporte especial provistos de autorización complementaria de circulación de categoría genérica que se desplacen en vacío, no podrán circular por las vías cuya vigilancia ejerce el Organismo Autónomo Jefatura

Central de Tráfico, en los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo II de esta Resolución.

E/ Vehículos especiales que no precisan de la autorización complementaria de circulación.

Por un lado, la maquinaria agrícola, y la de obras o servicios no podrá circular en los tramos y durante los días y horas que se indican en el anexo II de la Resolución. En el supuesto de que este tipo de vehículos precisen autorización complementaria de circulación estarán sometidos a lo establecido anteriormente.

Por otro, la maquinaria de servicios automotriz y las grúas de elevación, no podrán circular los domingos y días festivos dentro del ámbito territorial correspondiente - nacional o de Comunidad Autónoma-, desde las ocho hasta las veinticuatro horas, y las vísperas, no sábados, de estos festivos, desde las trece hasta las veinticuatro horas, así como en los días y horas indicados en los anexos II y VI de esta Resolución.

En caso de coincidir varios días festivos consecutivos dentro del ámbito territorial correspondiente, las restricciones se aplicarán en el primero de ellos solamente desde las ocho hasta las quince horas, y en el último la correspondiente a domingo o día festivo, quedando el resto de días festivos sin restricción. Está exceptuado el viernes 22 de abril, que podrán circular sin la restricción correspondiente a este día festivo.

Estas restricciones no serán de aplicación a los vehículos dedicados al servicio de Auxilio en carretera.

En el caso de siniestros que requieran la urgente e inmediata presencia de maquinarias de servicios automotriz y grúas de elevación en el lugar del suceso, comunicarán a la Dirección General de Tráfico o al Centro de Gestión de Tráfico de la zona afectada, los vehículos y sus características, así como el itinerario que seguirán desde su origen hasta el lugar de destino.

Por último, los apartados 5 y 6 del artículo 39 establecen,

*En caso de reconocida urgencia podrán concederse autorizaciones especiales para la circulación de vehículos dentro de los itinerarios y plazos objeto de las restricciones impuestas conforme a lo establecido en los apartados anteriores, previa justificación de la necesidad ineludible de efectuar el desplazamiento por esos itinerarios y en los períodos objeto de restricción.*

*En estas autorizaciones especiales se hará constar la matrícula y características principales del vehículo a que se refieran, mercancía transportada, vías a las que afecta y las condiciones a que en cada caso deben sujetarse.*

*Corresponde otorgar las autorizaciones a que se refiere el apartado anterior a la autoridad que estableció las restricciones.*

Al respecto, y en el ámbito de la Dirección General de Tráfico, está vigente la Instrucción 01/TV-30 que define los procedimientos para la expedición de las así conocidas como tarjetas amarillas y tarjetas rojas. Las primeras autorizan la circulación de los vehículos que transportan mercancías en general. Las segundas, a aquellos que transportan mercancías peligrosas.