



ENTREVISTA



Fernando Grande-Marlaska
Ministro del Interior:
“Los fallecidos y heridos son violencia vial”

Todo a un clic La ventanilla virtual de la DGT



Los conductores que **no pararon** con el COVID

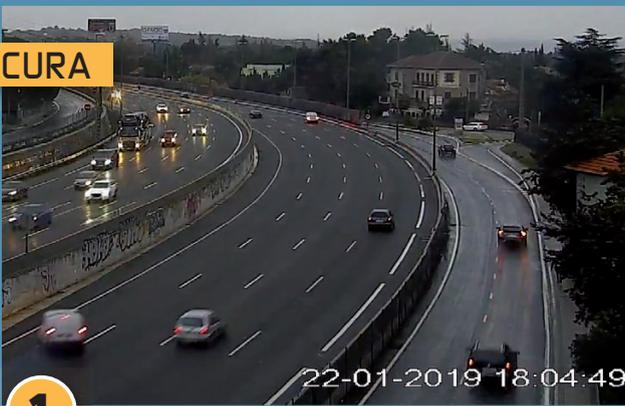


Jordi Évole
“El coche nos puede convertir en energúmenos”

Vuelven los **exámenes** para el carné de conducir

LA LOCURA

LAS IMÁGENES DE ESTA "LOCURAS" ESTÁN TOMADAS CON DRONES, QUE DE MOMENTO SOLO PARTICIPAN EN LABORES DE APOYO A LA VIGILANCIA. POR TANTO, LA MULTA QUE FIGURA EN EL TEXTO ES LA QUE LE CORRESPONDERÍA SI LA INFRACCIÓN HUBIESE SIDO CAPTADA POR UN HELICÓPTERO O POR UN AGENTE DE LA GUARDIA CIVIL.



1 LA LLUVIA, MAL COMPAÑERO

La autovía dispone de cuatro carriles en cada sentido y la curva tiene un trazo suave, amplio y con visibilidad. Algunos dirían que todo invita a pisar el acelerador... Pero el ocaso es lluvioso y la lluvia ¡ay! es enemiga de la seguridad. Una furgoneta pierde el control y, tras pisar el freno, se desliza de forma lateral con peligro de chocar contra la mediana. Accidente, posible choque con otros vehículos, lesiones, quien sabe si fallecimientos...



2 POR POCO

Por muy poco, el conductor de la furgoneta consigue hacerse con el control y, aunque se queda mirando en sentido contrario, se detiene, evita el vuelco y el choque contra la mediana. Los restantes vehículos que circulan por la autovía, que mantenían una distancia de seguridad adecuada, han podido frenar o desviarse y no chocan contra la furgoneta. El peligro ha pasado. De momento...



3 REINCORPORARSE

Pero reincorporarse a la circulación en una autovía, tras quedarse en el arcén izquierdo y mirando en sentido contrario no es tarea fácil. Además, el conductor de la furgoneta elige el peor momento y cruza los tres carriles izquierdos mientras varios vehículos de acercan a gran velocidad, probablemente sin haberlo visto... Nuevos frenazos, pero...



4 ALCANCE

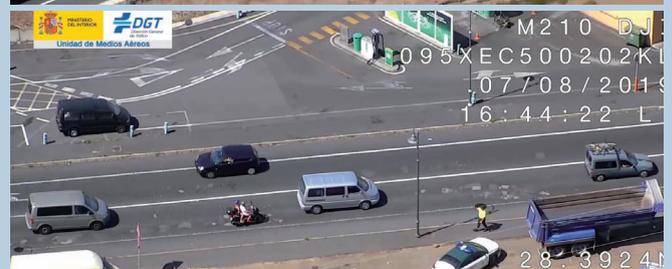
Al final, por muchos que los frenos 'echan humo', el turismo de color rojo no puede evitar el choque y alcanza a la furgoneta cuando ésta parece que iba a conseguir girar y reintegrarse a la circulación. Esta vez la imprudencia y la 'locura' no acaban bien, sino de forma trágica, en forma de accidente.

MULTA DE 200 € SIN PÉRDIDA DE PUNTOS

LOS ATASCOS NO SON PARA MÍ

En la primera parte de la secuencia, la motocicleta circula normalmente por una carretera de doble sentido, marchando tras un camión. Cuando la velocidad de los vehículos precedentes se reduce, el conductor de la moto decide que como está prohibido adelantar –señal vertical y línea continua horizontal lo prohíben–, se desplaza al arcén y por allí comienza a adelantar al camión y a varios turismos. Luego, el conductor ve algo más adelante y decide reincorporarse la fila de vehículos. Pese a que el espacio entre los turismos es mínimo, pisa la línea continua y se mete, poco a poco, en el carril, aunque continúa adelantándoles por la derecha, sin respetar la distancia lateral de seguridad.

Una patrulla de la Guardia Civil ha observado la maniobra incorrecta del conductor de la moto y un agente, a pie, le ordena detenerse en el arcén, donde no haya peligro para la circulación. Allí, el agente le amonestará y cursará la pertinente denuncia, que acabará en la consiguiente multa



MULTA DE 200 € SIN PÉRDIDA DE PUNTOS



Directora:
MERCEDES LÓPEZ (mlopez@dgt.es)

Redactor-jefe:
Juan M. Menéndez (jmmenendez@dgt.es)

Maquetación: NODOS

Redactores:
Alicia Delgado (adelgadoh@dgt.es),
Anabel Gutiérrez (aigutierrez@dgt.es) y
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es)

Fotografía:
Alberto Espada y Lucía Rivas (colaboradores)

Secretaría de redacción:
Mar Redondo (mmredondo@dgt.es)

Colaboran en este número:
Fede Asensio, Alberto y Jorge García, Andrés Más y Emmanuel Zoco

*Secciones: Vehículos al Día: Fede Asensio.
Educación: Mari Cruz García. Salud Vial:
Elena Valdés y El Observatorio: Paula Márquez*

Infografía: Dliros y Wembley Studios.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.

28027 Madrid.

Tfno. directo: 91 714 31 87.

[http://revista.dgt.es/](http://revista.dgt.es)

CONSEJO EDITORIAL

Francisco Alas-Pumariño, Susana Estévez,
Álvaro Gómez, Mercedes López, María Lidón Lozano, Miguel Martín, Juan Manuel Menéndez, Pere Navarro y Jorge Ordás.

SUSCRIPCIONES

c/ Artesiano, s/n Pol. Ind. Trobajo del Camino.
24010 León.

Tel.: 987 27 27 27. Fax: 987801529.

Correo e: edicion@editorialmic.com

Impresión y distribución: Editorial MIC.

N.I.P.O.: 128-15-003-6. **ISSN:** 1886-3558.

(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Catálogo de publicaciones de la Administración General del Estado:
<http://publicacionesoficiales.boe.es>

Edita:



Coronavirus, y DGT

El Real Decreto 463/2020, de 14 de marzo, declaraba el Estado de Alarma en España para gestionar la situación de crisis sanitaria ocasionada por el COVID-19. A partir de ahí, la Dirección General de Tráfico tiene que adaptar toda su actividad, con unos objetivos claros: preservar la salud de los ciudadanos, informar sobre las medidas del Gobierno en su ámbito de actuación, reforzar la vía telemática para la tramitación de los servicios al ciudadano, y gestionar el tráfico y el cumplimiento de las normas del Estado de Alarma.

Por un lado, se prioriza el control de la movilidad establecido en el Estado de Alarma. Junto con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se diseña el protocolo para la realización de los controles de carretera, con operativos situados en los accesos a las ciudades, controles nocturnos y especiales de fin de semana, Semana Santa o Puente de Mayo. Y se elaboran diariamente informes sobre la evolución del tráfico, con indicadores sobre circulación. Durante los fines de semana se llegó a reducir el tráfico de vehículos ligeros un 95% y de pesados, un 75%.

Por otro, se continúa garantizando la gestión administrativa derivada de la actividad de los conductores: se suspenden los exámenes para obtener el permiso de conducir, la atención al público en las Jefaturas Provinciales, se anulan las citas previas, se suspenden temporalmente las restricciones al tráfico de vehículos pesados para el transporte de mercancías, se prorroga la vigencia de los permisos que caducaran durante el Estado de Alarma, se suspenden determinadas sanciones (como circular con la ITV caducada)... Y se potencia la realización de la mayoría de los trámites a través de la Sede Electrónica o del 060. Además, el 30 de abril se puso en marcha la app miDGT.

Asimismo, se ha informado al ciudadano de todos estos cambios a través de la web, redes sociales y esta propia revista. Además, más de 2.000 paneles de mensaje variable en carretera para difundir mensajes a los conductores; conexiones radiofónicas que incorporan mensajes para reducir desplazamientos. En la web de la DGT se incluye un apartado de preguntas y respuestas (FAQS) más frecuentes para aclarar dudas a los ciudadanos.

Y, por supuesto, se ha elaborado el Plan de vuelta a la normalidad, de acuerdo con el Plan de Desescalada del Gobierno, la Secretaría de Estado de Función Pública y en coordinación con los sectores implicados, autoescuelas, centros de reconocimiento, sindicatos...



14 Grande-Marlaska: “Los infractores son insolidarios”. El ministro del Interior explica la relación entre el COVID-19 y la movilidad ; y repasa sus objetivos en Seguridad Vial.



20 La ventanilla virtual de la DGT La DGT permite, a través de la Sede Eelectrónica, realizar cada vez más trámites desde el ordenador o el móvil, desde casa.



34 Los que no pararon por el COVID-19 Camioneros, gruistas, conductores de transporte público, de ambulancia... Nos cuentan su trabajo durante la pandemia.



44 Mejorar sobre dos ruedas La contamos en qué consisten los cursos que se imparten para mejorar la conducción y la seguridad sobre motocicletas.

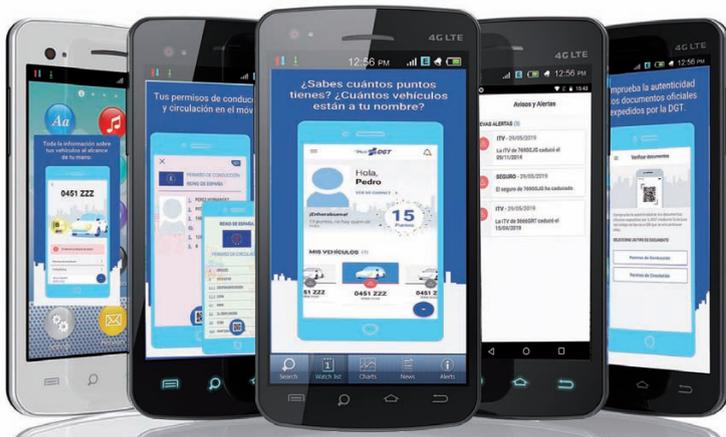
sumario | nº 253

- 02 LA LOCURA
- 03 EDITORIAL. Coronavirus y DGT
- 06 NOTICIAS BREVES
- 08 NOTICIAS INTERNACIONALES
- 10 CONDUCIR MEJOR: Consejos para la vuelta al volante
- 12 EL TEST
- 14 ENTREVISTA: Fernando Grande-Marlaska, ministro del Interior
- 18 La Agenda 2030 de la Seguridad Vial
- 20 SEDE ELECTRÓNICA, los trámites virtuales de la DGT



- 26 MIDGT: una app para relacionarse con Tráfico
- 28 Aprender seguridad sobre dos ruedas
- 31 Vuelven los exámenes
- 32 Permisos: cuál es su vigencia en Europa
- 34 Los que no pararon durante la pandemia
- 37 Las nuevas travesías más seguras
- 40 Así se “limpia” el vehículo
- 42 Estresados por el COVID-19
- 45 Apnea y problemas de sueño al volante
- 48 ENTREVISTA: Jordi Évole, periodista





26 MiDGT: El permiso en el móvil y mucho más

No sólo permitirá llevar los permisos en el móvil, la app oficial de la DGT avisará de caducidades, notificaciones, multas...



48 Entrevista a Jordi Évole, periodista

Uno de los capítulos de su programa "Lo de Évole" estuvo dedicado a los presos condenados por delitos contra la seguridad vial.

- 51 TRÁFICO DEL MOTOR:
Concesionarios adaptados al COVID-19
- 54 BANCO DE PRUEBAS
- 56 NOTICIAS DEL MOTOR
- 58 VEHÍCULO AL DÍA: Poner a punto la moto
- 60 EL OBSERVATORIO: Atropellos
- 62 SALUD VIAL: El por qué de las sillitas
- 64 EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Mayores y tecnología
- 66 CARTAS
- 67 EL TRÁMITE: Permiso de Circulación



MI CARRIL

Covidiotas

Nuestros planes, nuestras costumbres, nuestras prioridades... en los últimos dos meses han quedado trastocados y en muchos casos arrasados. La pandemia que nos golpea nos ha hecho replantearnos nuestro futuro y, sin embargo, hay actitudes que no cambian. Les explico. Mientras regresaba a casa escuché en la radio del coche una información sobre "El manual del covidiota". Designan con este nuevo término a aquella persona cuyo comportamiento durante esta dura crisis demuestra distintos grados de idiotez. Creo que no tendrán inconveniente en que yo lo utilice para calificar a aquellos peatones y conductores que están llenando nuestras calles de guantes y mascarillas usadas. Una actitud, la de tirar al asfalto residuos, que no es nueva. Libera, una iniciativa cuyo objetivo es concienciar a los ciudadanos de la importancia de mantener los espacios naturales libres de basura, ya nos aportaba hace unos meses estos datos: los conductores y peatones somos responsables, respectivamente, del 53% y del 23%, de los residuos –colillas, bolsas de plástico, neumáticos, botellas...– que se acumulan en las cunetas, y que además de tener un gran impacto en la Naturaleza pueden causar accidentes. Ahora han aparecido dos nuevos actores en este insostenible reparto: guantes y mascarillas, que pueden generar un **gravísimo problema de salud** para las personas y para el planeta, Y nos hacen un llamamiento para pedir responsabilidad, para que guantes y mascarillas no acaben en el suelo de entornos urbanos o rurales. Y un gesto muy sencillo, *"todos estos residuos al contenedor gris, nunca al amarillo"*.

Más información: proyectolibera.org

• Mercedes **López** (mlopez@dgt.es)
Directora

Reapertura de las Jefaturas de Tráfico

Desde el 25 de mayo han comenzado a abrir las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Lo harán de forma gradual en aquellos territorios que pasen a la Fase II de la desescalada. La DGT recuerda que los carnés que caducaron durante el Estado de Alarma siguen vigentes hasta 60 días más, tras finalizar esta situación. La renovación del permiso de conducir puede realizarse en los centros de reconocimiento médico, abiertos la mayoría desde el 11 de mayo, sin necesidad de desplazarse a ninguna Jefatura Provincial de Tráfico. En circunstancias normales, se renuevan en España unos 200.000 permisos cada mes.



Asistentes a la navegación, un peligro

Un estudio realizado por la asociación británica IAM Road Smart, en colaboración con la Federación Internacional de Automovilismo (FIA), ha medido los tiempos de reacción de los conductores al utilizar sistemas de navegación, demostrando que su tiempo de respuesta, que en circunstancias normales es de un segundo, se incrementa entre un 30 y 36%. Esto de por sí no indica mucho, pero comparándolo con el incremento que supone el consumo de

unas copas de alcohol dentro del límite legal (un 12%), o de cannabis (21%), o usar el manos libres (un 27%), mandar un mensaje de texto (un 35%) o hablar directamente por el móvil (46%), hace que nos demos cuenta de la dimensión del problema. Manipular un sistema de navegación al volante puede hacer que el conductor circule a ciegas unos 16 segundos. Durante este tiempo, si circulara a 110 km/h, recorrería sin control medio kilómetro.

Manipular el tacógrafo, delito

El Fiscal de Sala Coordinador de Seguridad Vial, Bartolomé Vargas, ha dado instrucciones a las policías con competencias en la regulación y vigilancia del tráfico para que, en los casos en que detecten manipulación de los tacógrafos de camiones y autobuses, instruyan atestados por un delito de falsedad en documento oficial. Una sentencia del Tribunal Supremo, de enero de 2020, estima el recurso de la fiscalía y permite esta posibilidad.



Hasta ahora la manipulación del tacógrafo se consideraba una infracción administrativa muy grave.

Ideas con premio

Trucksters ha sido ganador de la VI edición del Premio Emprendedores y Seguridad Vial de Fundación Línea Directa. Su proyecto utiliza un innovador sistema de transportes de mercancías por carretera basado en Inteligencia Artificial y Big Data, que ahorra hasta un 50% los tiempos de entrega y reduce el riesgo que supone el cansancio acumulado de largas rutas. El jurado ha reconocido



también la iniciativa de Eurocybar, un test que mide el nivel de ciberseguridad de un vehículo, es decir, si es vulnerable a todo tipo de virus y ataques informáticos.

Fe de erratas

Ontinyent, Valencia

En el número 252 de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" en la sección de breves de la página 6, se publicó el siguiente texto: "A partir del 1 de enero de 2020, el transporte urbano de la localidad valenciana de Ontinyent (Alicante) será gratuito". Lógicamente sobra el paréntesis dado que la localidad pertenece a la provincia de Valencia.

Seguridad peatonal

Señales para la distancia social

El Ayuntamiento de Murcia transforma más de 30.000 metros cuadrados de espacio público con indicaciones peatonales para fomentar el distanciamiento social: flechas direccionales en el sentido de la marcha, pictogramas de peatones circulando, mensajes para concienciar ("Circula por tu derecha", "Juntos venceremos al coronavirus", "Respeta las reglas. Por tu seguridad y la de todos"), ampliación de pasos de peatones un metro a cada lado; aumento del tiempo en verde para los peatones y mensajes de concienciación.



¿Puedo conducir con COVID-19?

Los Centros de Reconocimiento de Conductores consideran que "la conducción de vehículos no está contraindicada" en aquellas personas que han padecido la enfermedad. Pero, cuidado con la persistencia de algunos síntomas o a los posibles efectos secundarios de los medicamentos que esté tomando. Por ejemplo, si continúa sintiendo fatiga, dolor muscular o debilidad, evite trayectos largos y haga descansos

cada hora. Consulte a su médico si sufrió alteración cardiovascular, problema en la visión (ojo seco, visión borrosa...); disnea o dificultad respiratoria; alteración del azúcar o hipoglucemia o si sufre algún síntoma neurológico (mareo, alteración de la conciencia, temblor o ataxia). Y si es conductor profesional, antes de volver a conducir, "consulte a su médico de cabecera y considere las posibles opciones preventivas".



Repunte de excesos de velocidad

Las vías despejadas con poco tráfico pueden generar una falsa sensación de seguridad. Esto se ha visto reflejado en el incremento de un 39% de los conductores que han excedido los límites de velocidad, según un estudio que ha realizado la DGT sobre una muestra de

170 tramos controlados por radar durante el Estado de Alarma comparándolos con el mismo periodo del año anterior. Además, 10 de los 49 fallecidos entre el 15 de marzo y el 7 de mayo, que viajaban turismo o furgoneta, no llevaban puesto el cinturón de seguridad.



Contaminación en mínimos históricos

Ecologistas en Acción estima que las emisiones contaminantes registradas durante el confinamiento han sido muy inferiores a los niveles que considera la OMS como saludables. La disminución del tráfico ha conseguido reducir la polución un 77% en la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) del ámbito Rondes de Barcelona y un 75% en el interior de la M-30 de Madrid. En este punto de Madrid, se esperaba obtener una reducción del 15%, en el mejor de los casos. Y, según el Observatorio de la Sostenibilidad y la Universidad de Castilla-La Mancha, en cinco ciudades españolas (Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla y Bilbao), la contaminación ha caído a mínimos históricos.

Aumentar espacios peatonales

Muchas ciudades de España están habilitando espacios públicos –ampliando aceras o carriles bici, utilizando parte de la calzada o vías enteras, parques, etc.–, para que los ciudadanos puedan mantener la distancia social adecuada. Toledo, por ejemplo están planteando el corte del tráfico rodado en varias calles. También hay iniciativas similares en San Sebastián, Valladolid y Cáceres. El Paseo del Prado y Arturo Soria serán peatonales de forma temporal en Madrid. En otros casos se está optando por reducir la velocidad a 30 km/h, como es el caso de Logroño o Barcelona. O reducirla a 20 km/h, como ocurre en Jaén. Incluso a 10 km/h, como ha propuesto A Coruña para vías de un úni-



Bicicletas en Barcelona.

co sentido de circulación y un solo carril entre las 20:00 y 23:00 horas.

COVID-19

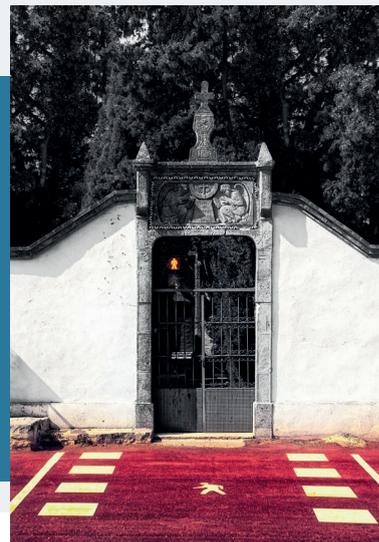
Uso del coche

Según los resultados de una encuesta realizada por el Observatorio de Conductores del RACE, 7 de cada 10 afirma haber tenido que conducir durante el confinamiento en algún momento. Entre ellos, el motivo más recurrente ha sido para hacer la compra (83%). Casi un 4% reconoce haberlo hecho como "excusa", sin ninguna necesidad real. Además, el 20% de los usuarios habituales de transporte público y el 25% de los que iban andando al trabajo, volverán al coche.

Premios

La última señal

El primer premio del concurso nacional de fotografía "Peatón no atraveses tu vida", que organiza anualmente Stop Accidentes, ha sido para Jacinto Santamaría, autor de la foto "La última señal" –en la imagen–. En este enlace, <https://yrevista.dgt.es/exposicionvirtual>, se puede recorrer la galería fotográfica de modo virtual, con todas las fotografías que han competido en el concurso de este año.



MUNDO

Espacio público para peatones y ciclistas

En todo el mundo, ciudades que están iniciando la vuelta a la normalidad tras el confinamiento están habilitando espacios públicos para uso de peatones y ciclistas. De esta forma garantizan su seguridad vial y la distancia social necesaria para evitar contagios. Así, diferentes ciudades de EE.UU. están lle-

vando a cabo acciones similares. Por ejemplo, Filadelfia ha cerrado al tráfico 8 kilómetros de un amplio bulevar junto al río para estos usuarios. También Nueva York ha experimentado la peatonalización de cuatro calles. Y más al norte, en Canadá, Vancouver, Winnipeg y Calgary también han cerrado calles al tráfico



Nueva York

para uso de estos usuarios. También hay ejemplos en nuestro continente. El Ayuntamiento de Budapest (Hungría) quiere implantar una red ciclista en las carreteras principales. Algo si-

milar sucede en Viena (Austria), Milán (Italia), París (Francia) o Berlín (Alemania). Fuera de Europa hay iniciativas también en las capitales de México y Colombia y Nueva Zelanda.

ALEMANIA

Nuevo reglamento de Tráfico

El parlamento alemán ha acordado una actualización de la Ley de Tráfico para incluir nuevas normas de tráfico y sanciones más duras. Por ejemplo, los excesos de velocidad, aparcar en doble fila o en un carril bici o circular por un corredor de emergencia, aprovechando el hueco que deja la ambulancia,

se castigarán más duramente. También se prohíbe el uso de aplicaciones que avisen de la presencia de radares. Añade, además, nuevas señales de tráfico, como "prohibido adelantar a vehículos de dos ruedas" o la que facilita el estacionamiento a vehículos profesionales de uso compartido.



Calles de Helsinki

EUROPA

Dos capitales europeas logran un hito histórico

Oslo (Noruega) y Helsinki (Finlandia) lograron en 2019 cero muertes de ciclistas y peatones, los más vulnerables. En Oslo falleció un conductor de turismo

y en Helsinki, un conductor de turismo y dos motoristas. En ambas capitales la reducción de velocidad ha sido decisiva para lograr este progreso.

¿SABÍAS QUÉ ...?

Fumar en el coche sale caro

Mientras en España solo es una propuesta del ministro de Sanidad, otros países prohíben fumar en presencia de niños o embarazadas en el interior de los vehículos de forma bastante contundente. En Grecia, por ejemplo, viajar fumando con menores de 12 años se sanciona con una multa de 1.200 euros; en Austria, hacerlo en presencia de menores de 18 años cuesta 1.000 euros; y en Italia, de embarazadas o niños supone una multa de 650 euros. Curiosa es la aplicación de la ley sobre humo en centros de trabajo en Países Bajos: se sanciona fumar en el interior del coche cuando éste es "lugar de trabajo".



CHINA

Rayos ultravioleta para desinfectar autobuses

La empresa de transporte público de Shanghai, Yanggao, ha reconvertido un túnel de lavado clásico para autobuses en una zona de desinfección equipada con 120 tubos de luz ultra violeta.

Este nuevo proceso reduce la duración de la operación de 40 a 5 minutos y es "mucho más eficaz en términos de mano de obra y coste", explica Qin Jin, director general adjunto de Yanggao. "Los rayos UV son muy utilizados en los hospita-



les para desinfectar las habitaciones de los pacientes después de su salida", añade.



“España es el único país que restringe la exportación de vehículos no seguros”

¿Qué beneficios aportará la creación de un Observatorio de Seguridad Vial para la región Asia-Pacífico?

La finalidad de este observatorio es ayudar a los países de esta región a recopilar datos de calidad sobre víctimas y accidentes de tráfico. Sin ellos, es muy difícil conocer el alcance real de la inversión necesaria para impedir estas muertes y la manera de orientar las intervenciones.

¿Qué medidas son prioritarias para prevenir accidentes de tráfico?

Contar con buenos datos y con un plan que ofrezca la movilidad segura a sus ciudadanos es de suma importancia. En ocasiones, esto significa invertir en transporte público y fomentar otros modos de transporte, como por ejemplo los desplazamientos a pie y en bicicleta. Conforme se desarrollan las infraestructuras, los países deben garantizar una movilidad segura que no siempre significa más coches. Se debe tener un plan o estrategia claros para la movilidad y el transporte.

¿Cómo valora la experiencia española en seguridad vial?

España ha avanzado considerablemente en seguridad vial en los últimos 20 años, aplicando importantes leyes y normas. También ha puesto en marcha medios innovadores para financiar las actividades de seguridad vial a través del uso de sanciones. España es el único país que restringe la exportación a otros países de vehículos no seguros –aquellos que no cumplen los mismos criterios de seguridad que se exigen en España–. Por tanto, si un coche no puede circular en España porque no cumple con los criterios de seguridad, no se puede exportar a África. Esto es muy importante y todos los países europeos deben hacerlo pero todavía no lo hacen.

■ FRANCIA

Calles amigables para las bicis

Según ha publicado la revista Forbes, París no solo se suma a la decisión de reutilizar carreteras urbanas o partes de la calzada para uso de ciclistas o peatones, como han hecho ya otras ciudades del mundo, sino que sorprende con esta iniciativa que ha planteado la alcaldesa de París, Anne Hidalgo: habilitar nada menos que 650 kilómetros para que circulen las bicicletas. Antes de la



crisis del coronavirus, Hidalgo había prometido convertir todas las calles de París en “amigables” para la bicicleta en 2024, lo que se cono-

ce como Plan Vélo. Ahora, ante el temor de que después del confinamiento se produzca un incremento del tráfico de automóviles, ha decidido acelerar este plan. Se destinarán 300 millones de euros en la creación de una red de ciclovías, similar a la red de metro, que incluirá ciclovías rápidas para bicicletas eléctricas y abarcará el área metropolitana de París, la región Île-de-France.

■ ALEMANIA

Pagar las multas en el supermercado

La ciudad de Colonia, ha aprobado que los ciudadanos puedan pagar sus multas de tráfico en el supermercado. Con este sistema el policía facilita un código de barras al infractor, que es lo que le permitirá pagar en la caja de su supermercado. Este pago podrá realizarse en metálico o con tarjeta. Además, otra de sus ventajas es que el código de barras no es llamativo, por lo que no resultará embarazoso pagar la sanción. El sistema comenzará a funcionar esta primavera a modo de prueba.



■ AUSTRIA

Menos coche = más cultura

El Ayuntamiento de Viena comenzó a premiar en enero a los ciudadanos que hicieran uso de un transporte más ecológico con entradas gratis a museos, teatros y conciertos. Antes de la alerta mundial por el coronavirus llegaba ya a 1.000 usuarios. Una aplicación para móvil registra el movimiento de

los usuarios a través de un sistema de seguimiento, capaz de reconocer el tipo de transporte utilizado y convertirlo en CO2 ahorrado a la atmósfera. Por cada 20 kilos de CO2 ahorrados, recibirá un bono que puede ser canjeado por una entrada para alguna de las instituciones asociadas al proyecto.

■ CUMBRE DE ESTOCOLMO

España defiende la reducción de la velocidad

Expertos y representantes de los gobiernos de más de un centenar de países participaron en febrero en la III Conferencia Mundial sobre Seguridad Vial, en Estocolmo (Suecia). La intención ha sido unificar estrategias para cumplir con el objetivo de la Agenda 2030 sobre Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas de reducir a la mitad el número de víctimas graves y mortales. Esta voluntad se ha materializado con la firma de la Declaración de Estocolmo, muy en sintonía con la visión europea de un sistema seguro. Además, se ha aprobado la creación del Observatorio



de Seguridad Vial para la región Asia-Pacífico, que ayudará a estos países a reunir datos fiables sobre los accidentes de tráfico y al intercambio de buenas prácticas y políticas efectivas.

RETORNO A LA NORMALIDAD:

10 reglas para volver a conducir seguros

Durante esta desescalada hacia la vuelta a la normalidad, muchos conductores volvemos a circular después de semanas sin conducir. Si usted es uno de ellos, **recuerde estos diez principios básicos para volver a circular seguro.**

- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Ilustraciones: DLIRIOS

En la vuelta a la normalidad, recuperamos actividades y rutinas diarias, como conducir, aparcadas durante dos meses. Tras el 'parón', es posible que los primeros días al volante nos sintamos 'oxidados' por falta de práctica.

Los especialistas aconsejan extremar la precaución mientras 'recuperamos' las habilidades en la circulación y la interacción con los demás usuarios. "Volver a la rutina del tráfico tras un largo período de inactividad afecta a los conductores. Nos readaptaremos enseguida, pero puede haber unos primeros días de transición –explica Roberto Ramos, director de formación de la Fundación CNAE–.

ASEGÚRESE DE QUE SU VEHÍCULO ESTÁ A PUNTO PARA CIRCULAR

Además, en esta nueva etapa, pueden aumentar los accidentes por el estrés tras el confinamiento, por acciones impulsivas y distracciones causadas por trabajo y el móvil".

Para Antonio Lucas, director de Seguridad Vial del RA-CE, "tendremos que recuperar el hábito de la conducción, la capacidad de concentración,

de identificar riesgos en una actividad compleja como conducir". Recomienda salir con tiempo, prever las retenciones y aumentar la atención. Y destaca que en este regreso, "se pueden producir más accidentes. Los primeros días tendremos que pensar más en lo que estamos haciendo", apunta.



1 VEHÍCULO A PUNTO

Antes de nada, asegúrese de que su vehículo está revisado y a punto para volver a circular con garantías. Preste atención al estado de los neumáticos y la batería, al nivel de líquidos, el alumbrado... Tiene más detalles en <http://revista.dgt.es>



2 ESTRÉS, SUEÑO Y MEDICACIÓN

Durante el confinamiento ha podido acumular tensión y ansiedad. Actúe con prudencia: no se deje llevar por los nervios o la im-

"LOS PRIMEROS DÍAS TENDREMOS QUE PENSAR MÁS EN LO QUE ESTAMOS HACIENDO"

ANTONIO LUCAS, RACE

paciencia y tenga en cuenta que los demás pueden estar igualmente afectados. Esté relajado al iniciar la marcha (practicar por una ruta conocida es una forma de superar los nervios iniciales). Los primeros días esté alerta ante una posible somnolencia, pues pueden haber cambiado sus hábitos de sueño. Y si le han prescrito fármacos –ansiedad, depresión, etc.– tenga presente los efectos que tienen en sus condiciones psicofísicas.



3 POSICIÓN AL VOLANTE

Compruebe los ajustes del asiento y los retrovisores para tener una posición cómoda y segura al volante. Dedique unos minutos a familiarizarse de nuevo con los mandos (cambio de marchas, freno, acelera-

dor, volante, intermitentes...) y, por supuesto, utilice el cinturón de seguridad y las retenciones infantiles (SRI) adecuadas si viajan niños con usted.



4 CENTRE TODA SU ATENCIÓN

Después de semanas inactivos, nuestras capacidades (coordinación, cálculo de distancias, captación y proceso de información) pueden estar desentrenadas. Ante la falta de práctica, ahora más que nunca, concentre toda su atención en lo que ocurre en la vía, silencie el móvil y evite toda distracción.

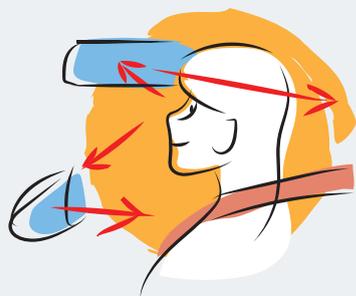


5 PLANIFIQUE EL RECORRIDO

Antes de comenzar a conducir de nuevo, planifique el trayecto: haga un breve recorrido mental por su itinerario e infórmese de los posibles atascos y obras en la vía. Para evitar las retenciones por el aumento de los desplazamientos, la DGT recomienda evitar, en lo posi-



ble, las horas punta (de 7:30 a 9:30 y de 17:30 a 19:30).



6 OBSERVACIÓN CONTINUA

Observe continuamente: hacia delante y lejos, para prever maniobras y anticiparse con tiempo a los riesgos; y hacia atrás, por los retrovisores, en especial al cambiar de carril, giros o adelantamientos. Y recuerde señalar siempre las maniobras.

LOS ESPECIALISTAS PIDEN EXTREMAR LA PRECAUCIÓN MIENTRAS RECUPERAMOS LAS HABILIDADES EN LA CONDUCCIÓN



7 MAYORES

Las personas de edad más avanzada deben tener especial cuidado. Quizás necesiten más tiempo de adaptación, pues a la falta de práctica, se puede sumar el deterioro de sus facultades psicofísicas para conducir.



8 MÁS DESPACIO...

Circule un poco más despacio y dese el tiempo necesario para procesar la información, tomar decisiones, maniobrar o anti-

ciparse a imprevistos. En este sentido, la DGT ha llamado a la prudencia y al cumplimiento de los límites de velocidad, tras constatar un aumento de la velocidad de circulación de los vehículos ligeros durante el Estado de Alarma.



10 RESTRICCIONES

Tengan en cuenta las restricciones para circular en función de la fase en la que se encuentre el territorio donde habite (mascarillas, utilización de plazas ocupables, convivencia de quienes viajen, viajes permitidos...) Tiene más detalles en <https://lamoncloa.gob.es> ♦



9...Y MÁS DISTANCIA

Ampliar la distancia de seguridad con los demás vehículos es otra medida de precaución muy aconsejable en esta vuelta a la normalidad en la conducción: a mayor separación, mayor margen para evitar conflictos o corregir errores, compensar distracciones... Y no se irrite si otro conductor se 'cuela': siga manteniendo las distancias, lo más importante es su seguridad.

+ información en nuestra web

En nuestra web (revista.dgt.es) puede consultar más información para una vuelta segura a la circulación: restricciones establecidas para los desplazamientos, recomendaciones de la DGT, consejos para los ajustes en el habitáculo y para el mantenimiento del vehículo.



1 Debido a una emergencia, un turismo queda inmovilizado en la calzada; su conductor ¿debe colocar los triángulos de preseñalización de peligro, como norma general?

- A. No, excepto si la inmovilización se produce en una vía fuera de poblado.
- B. Solo debe encender la luz de emergencia y, si procede, las luces de posición.
- C. Sí, aunque haya encendido la luz de emergencia, la de posición o ambas.

2 Esta señal indica...

- A. peligro por la proximidad de una zona donde sopla fuerte viento lateral.
- B. peligro por la proximidad de un tramo de vía con pavimento deslizante por hielo.
- C. peligro por la proximidad de un vehículo accidentado que obstruye la calzada.



3 Como norma general, en vías de tres calzadas se utilizarán las de los laterales...

- A. en sentido único, si bien se podrá habilitar algún carril para el sentido contrario.
- B. en ambos sentidos.
- C. en sentido único, siempre que el tráfico sea fluido.



4 Cuando se aprecia fuerte viento lateral...

- A. se deberá reducir la velocidad y corregir las ligeras desviaciones de la dirección.
- B. se deberá aumentar la velocidad para compensar la fuerza del viento.
- C. disminuye el riesgo de accidente, ya que el viento evita que el vehículo se desvíe de su trayectoria.

5 ¿Cuándo se deben cambiar las escobillas del limpiaparabrisas?

- A. Cada dos años obligatoriamente.
- B. Cuando las gomas estén dañadas.
- C. Siempre antes de pasar la inspección técnica del vehículo.



6 Esta señal, ¿prohíbe el cambio de dirección en la próxima intersección?

- A. Sí, ya que debo seguir la dirección y sentido que señala la flecha.
- B. No, solo prohíbe el cambio de sentido.
- C. No, solo me indica que la vía es de sentido único.

7 ¿Tiene prioridad de paso una ambulancia que circule con las señales luminosas apagadas?

- A. No.
- B. Solo tiene preferencia en las vías urbanas.
- C. Sí, tiene preferencia en todo tipo de vías.



8 Un vehículo va a incorporarse a la circulación; ¿cuándo debe ceder el paso?

- A. Cuando entre en el carril de circulación desde el lado izquierdo, solamente.
- B. Siempre.
- C. Cuando entre en el carril de circulación desde el lado derecho, solamente.

blicamos test, esta fue una de las secciones más exitosas. Pero es que también es fundamental el reciclaje de los conocimientos de aquellos conductores que pasaron por la autoescuela y obtuvieron sus permisos hace veinte, treinta o más años... ¡Y qué mejor que hacerlo de una forma lúdica y fácil! ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...



+ test
autocorregibles en
www.dgt.es/ en el
epígrafe de
Formación y
educación vial

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 Circula con su turismo por esta carretera convencional; ¿cuál es la velocidad máxima permitida?

- A. 90 km/h.
- B. 100 km/h.
- C. 80 km/h.



13 Cuando el semáforo se ponga verde, ¿qué debe hacer?

- A. Obedecer la señal de stop.
- B. Obedecer al semáforo, que tiene prioridad sobre la señal de stop.
- C. Obedecer al semáforo, pero debo ceder el paso.



10 ¿Está permitido atravesar la marca vial de la derecha para cambiar de carril?

- A. Sí, pero con precaución.
- B. No.
- C. No, porque solamente está permitido estacionar.



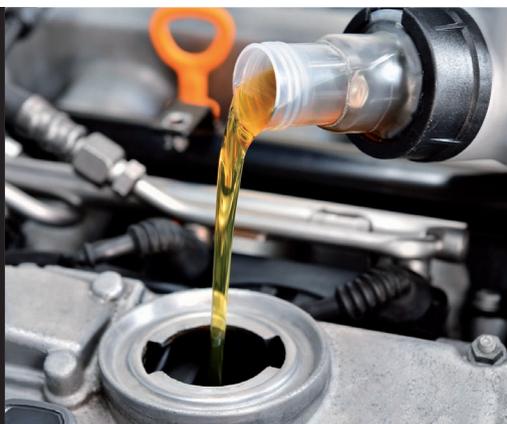
14 Si su vehículo está provisto de caja de cambios manual, en una calle con pendiente ascendente, ¿cómo debe estacionar?

- A. Poniendo el freno de estacionamiento y la primera velocidad.
- B. Poniendo el freno de estacionamiento y la marcha atrás.
- C. Basta con poner el freno de estacionamiento.



11 ¿Por qué es aconsejable cambiar periódicamente el aceite lubricante?

- A. Porque, estando en buenas condiciones, mantiene el buen estado del motor más tiempo y el desgaste de las piezas es menor.
- B. Porque el aceite con el tiempo se vuelve más viscoso y no fluye correctamente entre las piezas.
- C. Porque el aceite con el uso y pasado un tiempo pierde excesiva cantidad de volumen y hay que reponerlo.



con más detalle

Un mantenimiento periódico del sistema de lubricación contribuye a un correcto funcionamiento del motor. Se debe revisar con frecuencia el nivel de aceite y, en caso de que esté bajo reponerlo, además de sustituirlo periódicamente, ya que debido a los procesos de oxidación y degradación pierde sus propiedades. Al ir envejeciendo el motor los cambios de aceite se deben realizar con más frecuencia debido a los desgastes que sufren las piezas en su funcionamiento. Se recomienda seguir las instrucciones del fabricante a la hora de realizar los cambios.

12 Circula por una travesía; ya se ha puesto el sol y la vía está suficientemente iluminada. ¿Qué alumbrado debe encender?

- A. Ninguno, ya que la vía está suficientemente iluminada.
- B. Las luces de posición y las de corto alcance o de cruce.
- C. Solamente las luces de posición.



15 En las calzadas con dos sentidos y tres carriles, cuando quiera girar a la izquierda, ¿dónde debe colocarse?

- A. En el carril central.
- B. En el arcén derecho.
- C. En el carril izquierdo.



test SOLUCIONES

1. C. 2. C. 3. A. 4. A. 5. B. 6. A. 7. A. 8. B. 9. A. 10. B. 11. A. 12. B. 13. B. 14. A. 15. A.

Fernando Grande-Marlaska

MINISTRO DEL INTERIOR

“
LIMITAR LA MOVILIDAD HA SIDO UN INSTRUMENTO EFICAZ PARA FRENAR EL COVID-19
”



Los fallecidos y heridos en los accidentes de tráfico no son consecuencia del azar

“Es violencia vial. Hay que llamar a las cosas por su nombre”

Con el COVID-19 cambiando nuestras vidas, **la movilidad se ha convertido en protagonista.** El ministro del Interior nos explica por qué ha sido necesario restringir y controlar la circulación, y que siempre el cumplimiento de la ley –que tiene que ser precisa, eficaz y la necesaria para el momento–, es esencial para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía, y en la situación actual también la salud de todos.

• Mercedes LÓPEZ • Fotos: Alberto ESPADA

Para controlar la pandemia del COVID-19 ha sido esencial la restricción y control de la movilidad de los ciudadanos. ¿Era necesario?

Los expertos epidemiólogos del Ministerio de Sanidad que asesoran al Gobierno lo consideran no ya necesario, sino imprescindible. Frente a un virus para el que carecemos de tratamiento o vacuna, el instrumento más eficaz a nuestra disposición para frenar su propagación era limitar la circulación de los ciudadanos. y así se ha demostrado. La disminución de las terribles cifras diarias está

vinculada de forma directa a la reducción de la movilidad. Esas medidas y el esfuerzo y la responsabilidad de los españoles lo han hecho posible.

¿Cuál ha sido la respuesta de los ciudadanos?

Ejemplar, siempre lo he dicho. Los datos lo demuestran. El Gobierno se marcó como objetivo reducir la circulación por carretera de vehículos ligeros hasta en un 85% en los momentos más cruciales, y se ha superado con creces. Gracias al compromiso y a la responsabilidad de los ciudadanos, que han asumido la necesidad de quedarse en casa para evitar la propagación del virus.

Los indicadores de movilidad y de vigilancia que diariamente aporta el Ministerio del Interior ¿son esenciales en la toma de decisiones?

Básicos. Por un lado, porque tienen una incidencia real y directa en los indicadores sanitarios sobre la evolución del virus, pero también, porque permiten ajustar el despliegue operativo de control y vigilancia a la realidad. No olvidemos que, por primera vez, la movilidad en carretera ha estado limitada en este país. Además, sin ellos, la cooperación prestada por las policías autonómicas y locales no hubiese sido tan eficiente como ha sido.

¿Cómo calificar la labor que realizan los miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil?

Siempre que he tenido oportunidad he destacado el esfuerzo y la profesionalidad de sus miembros. Su misión,

Cuerpos de Seguridad, porque el objetivo último de todas las medidas adoptadas no era otro que proteger la salud de todos y cada uno de los ciudadanos residentes en este país.

En estos momentos resulta difícil hablar de víctimas por accidentes de tráfico por las cifras diarias de fallecidos por el COVID-19, pero es necesario hacerlo, porque no debemos olvidar que la siniestralidad vial también es una pandemia que deja miles de fallecidos todos los años en todo el mundo. Por ello, tengo que preguntarle: El número de fallecidos y de heridos ¿es siniestralidad vial o violencia vial?

A mí me gusta hablar de violencia vial. Los heridos y fallecidos en el asfalto no son consecuencia del azar. Son consecuencia, en la mayoría de los casos, de imprudencias, pero evi-

tables. No hay que dudar y hay que llamar a las cosas por su nombre.

Usted dice que toda la normativa en materia de seguridad vial debe partir de la falibilidad y vulnerabilidad del ser humano...

Es lo que llamamos sistema seguro, y tiene su origen en los países nórdicos. A la hora de legislar se tienen en cuenta dos principios. Uno, la falibilidad del ser humano. Por muy diligente, por muy prudente que se sea al manejar un vehículo, siempre es susceptible de cometer un mínimo error que puede tener consecuencias devastadoras. Y dos, la vulnerabilidad del cuerpo humano. Somos frágiles. Sufrir un accidente puede conllevar resultados lesivos muy relevantes, incluso a una velocidad no muy alta.

¿Pondrá en marcha medidas espe-



en coordinación con la DGT, era y es verificar y controlar la limitación del tráfico en todas las carreteras, comprobar que no se realizasen desplazamientos no justificados según los dispuesto en el real decreto de Estado de Alarma. En otras palabras, su misión era y es la de proteger la salud de todos y merecen todo nuestro reconocimiento.

Uno de los puntos que más controversia ha generado han sido los controles en carretera ¿Cree que los conductores los han entendido?

No solo los han entendido, sino que agradecen el esfuerzo tanto de la ATGC como de todas las Fuerzas y

Más atención a las víctimas

“Yo creo que las víctimas de la violencia vial no han tenido esa mirada específica por parte de la ley ni de la administración de justicia. No se les ha visibilizado lo necesario. Estamos hablando, y ellos lo han pedido, para que en las Oficinas de Atención a Víctimas dependientes del Ministerio de Justicia se las incluya y lo vamos a hacer. Es necesaria una mirada real y verdadera de sus necesidades, porque estamos absolutamente convencidos. También la sociedad en general tendría que ser más consciente de los resultados y de la gravedad de las consecuencias de los siniestros.”

ciales ante el aumento del número de usuarios vulnerables (peatones, ciclistas y motoristas) fallecidos?

Tenemos datos muy malos, y no me importa decirlo, en especial entre los motoristas. Por eso, estamos tomando medidas. En el caso de los motoristas, se están analizando donde se han registrado, en qué tipos de vías... También estamos trabajando para promover el uso de los chalecos y chaquetas con airbags, o en el desarrollo de planes de formación y de información específicos.

¿Y para ciclistas, que sin duda serán protagonistas de la movilidad postCOVID?



Fernando Grande-Marlaska

El 'lado malo' de la DGT

Para el ciudadano, hablar de DGT es hablar de multas...

Quisiera destacar que con las multas se garantiza la seguridad de todos los ciudadanos. Es una forma de prevenir que se repitan conductas que ponen en serio riesgo la seguridad de todos y materializan una falta de solidaridad. Cuando vemos a los agentes de tráfico de la Guardia Civil nos generan seguridad. Sabemos que ante cualquier accidente o incidente nos ayudarán, que están para garantizar la seguridad de todos, y una forma de hacerlo es sancionar a los que infringen. Hacer que la norma se cumpla no tiene un efecto perverso, su efecto es garantizar la seguridad del resto de los usuarios de la vía.

...De trámites engorrosos...

Acabamos de presentar la aplicación (miDGT) para que en el móvil llevemos toda la información relativa a nuestro carné de conducir y vehículos. Con ella, la DGT le puede trasladar, de forma sencilla y fácil, a su móvil todos los datos que puedan ser relevantes, y también posibilita realizar algunos trámites sin mayores engorros. Es decir, facilitar; primero darle la información para que el usuario pueda cumplir con sus deberes: cuándo le caduca la licencia, cuándo le caduca la ITV, cuántos puntos le quedan, qué sanciones tiene, el resultado de los recursos a cualquier sanción.

...Y también, de radares, de agentes de la Guardia Civil, de drones, de cámaras de vigilancia... Es decir, de mano dura

No es mano dura, hay que asegurar una circulación segura y, para hacerlo, hay que ser conscientes de la realidad, de que hay personas que no cumplen la normativa, que no está para que se incumpla y no ocurra nada. Necesitamos una normativa que sea razonable, eficaz y necesaria, y que se cumpla. Eso es lo importante. Eso sí es lo que nos puede exigir la ciudadanía y nos lo exigimos nosotros. Y el que incumple, es insolidario. Ese es el calificativo, porque el que incumple una norma, sabe que hay un riesgo evidente de que ocurra un siniestro: circulando a una velocidad excesiva, realizando maniobras imprudentes, conduciendo tras haber tomado alcohol o drogas... Cuando tenemos la norma adecuada no hay mano dura.

Por su parte, los drones no solo están para garantizar que se cumpla la norma y si es necesario denunciar, también para tener conocimiento preciso y necesario del tráfico con el fin de tomar las decisiones necesarias en caso de siniestro, retenciones..., o a los propios usuarios, a través de la conducción conectada, convirtiendo a la DGT en ese copiloto seguro.

► *Vamos a regular que en las vías interurbanas al adelantar a un ciclista no solo se tenga que guardar la distancia de 1,5 metros, que ya está reglamentada, sino que asimismo haya que reducir la velocidad 20 km/h por debajo del límite permitido en esa vía.*

Durante el Estado de Alarma se produjo un repunte de los excesos de velocidad. ¿Eso demuestra la necesidad de medidas como la reducción a 90 km/h en carreteras convencionales aprobada en 2019?

Sí, no solo por los resultados. En estas carreteras se han reducido las víctimas un 8%, y los heridos graves hospitalizados, un 9%. También por lo que decía antes: por la vulnerabilidad del cuerpo humano; no es lo mismo un siniestro a 90 km/h que a 100, aunque solo sean 10 kilómetros menos. Y tampoco es la misma posibilidad de reacción.

Está en marcha la reducción a 30 km/h para las calles de sentido único en ciudades. ¿También es necesaria?

Absolutamente. Si hablamos de una conducción segura y sostenible, hay que hablar sobre todo en las ciudades, donde hay muchos más colectivos vulnerables. Esta realidad exige y determina esta reducción a 30 km/h. Un gran número de ayuntamientos nos está reclamando que se unifique la normativa en ese sentido.

El permiso por puntos ha cumplido 12 años ¿necesita revisarse?

Sí. Estamos valorando cuestiones, como el no uso del cinturón, uso del móvil... cuya influencia en las consecuencias de un accidente son muy graves, para ampliar las sanciones. Hacer un estudio de conjunto de las conductas que hoy deben ser sancionadas y a qué nivel.

Móvil, 'wasap', redes sociales... se han convertido en una de las principales causas de accidentes...

Somos conscientes. Evidentemente, los dispositivos móviles conllevan usos indebidos cuando se está desarro-



llando una actividad de riesgo como es la conducción, y se han convertido en una de las principales causas de siniestros. Tenemos medidas previstas en la modificación del Permiso por Puntos. Este tipo de conductas que son de una imprudencia importante y de una elevada gravedad en cuanto a sus resultados ahora conllevan una pérdida de 3 puntos. Tras una evaluación que se

tendrá que completar por el legislador, por los diputados/as y senadores/as, se va a proponer que tenga una penalización de 6 puntos.

Alcohol y otras drogas siguen presentes en nuestras carreteras. Con muchos casos de reincidentes. ¿Es posible su reinserción?

Soy un convencido de la reinserción. Es un principio fundamental de nuestro sistema penal. El artículo 25 de nuestra Constitución lo fundamenta. En la secretaría general de Instituciones Penitenciarias estamos haciendo un trabajo importante mediante programas de reinserción para los condenados por delitos contra la seguridad vial. Y por la ingesta de alcohol, o sustancias psicotrópicas estamos profundizando y mejorando los protocolos y programas.

Usted deja muy claro que la educación es la base de la sociedad. ¿Se va a reforzar la educación en seguridad vial?

“UTILIZAR EL MÓVIL AL VOLANTE CONLLEVARÁ LA PÉRDIDA DE 6 PUNTOS, AHORA SON 3”



Es esencial educar a los conductores y peatones de mañana. Desde el primer momento es necesario saber que hay unos determinados deberes, unas normas y una responsabilidad con terceros.

¿Cómo podemos poner en valor la formación de los conductores?

Vamos a promover cursos de conducción segura para aquellos conductores –no solo para quienes han perdido puntos– que quieran poner al día sus conocimientos. Se recibirá algún punto extra.

La 'nueva normalidad' traerá consigo una 'nueva movilidad': patinetes, bicis... y el peatón vuelve a ser el usuario más importante...

Estamos trabajando para una movilidad sostenible, segura y conectada. Tenemos los denominados VMP (Vehículos de Movilidad Personal) –y no hablo solo de patinetes–, y también los peatones. Por eso, desde la DGT tenemos que promover normativas para regular sus requisitos técnicos, administrativos y de circulación.

Este nuevo escenario trae importantes problemas de convivencia entre todos sus usuarios.

Hay un conjunto de colectivos con necesidades y circunstancias, que hay que regular. La movilidad es

para garantizar el bienestar de todos. Hay que conseguir normativas homogéneas entre todos los municipios.

La seguridad vial debe formar parte del debate de la sociedad y de los medios de comunicación. ¿Qué pueden aportar?

Aportan y mucho. Todos, todos los días interactuamos, conducimos o somos peatones. Nos debería, no solo preocupar, también ocupar. Debo decir que los medios en España sí que tienen el foco centrado en la seguridad vial. Traslaman la información y ayudan en la concienciación. Y la sociedad debe interactuar con nosotros, debe tomar conciencia de la necesidad de participar, aunar esfuerzos y conocimientos. Por ejemplo, qué mejor conocimiento y ayuda que trabajar junto a las asociaciones de víctimas de violencia vial. Para la DGT es muy importante su consejo. Siempre digo: cuando a una campaña las asocia-

ciones le dan el visto bueno, esa campaña es la correcta

Usted es juez: ¿Hay que revisar el Código Penal para incrementar las penas por delitos viales?

Hay que tener mucho cuidado. Lo importante hoy es que el Código Penal se cumpla, que haya

juicios cuando haya conductas susceptibles de ser consideradas delito, por supuesto con todas las garantías, que la ley y su cumplimiento sea eficaz, y que, en el caso de condenas, existan programas de reinserción. Tenemos un marco normativo, órganos e instituciones especializadas, la Fiscalía del Tribunal Supremo en materia de seguridad vial, la ATGC, el personal adecuado para instruir, para investigar... A mi me gusta más hablar de que analicemos, y comprobemos que la norma se cumple, y que se prevenga la reiteración de las conductas. ♦



En primera persona

“Yo era motero, pero llevo 20 años sin subir a una moto. En mi familia, mi cuñado tuvo un accidente de moto y tiene una paraplejía alta. Fue un hecho determinante para que yo dejara la moto.

“Quiero puntualizar que cuando hablamos de alcohol y conducción, a mí me gusta decir que “no alcohol”. Muchos hablan de una copa menos... No, no en coche, en bici, en moto... Cero alcohol. Hay una incompatibilidad manifiesta.

“Me llama la atención que con los años que llevamos, a pesar de los controles de alcohol, de drogas, de la profundidad de las campañas de divulgación y concienciación, todavía tengamos esos resultados de positivos.

“Déjeme que lo diga: no se puede ser condescendiente, yo les llamo insolidarios, imprudentes, inconscientes. Somos todos conocedores, todos, de las consecuencias de determinadas conductas al volante.

“Es como lo del cinturón de seguridad. Todavía no entiendo como de una forma inconsciente cuando subes a un vehículo no te abrochas el cinturón. Hace 30 años que es obligatorio.

“Creo que llamaría mucho la atención, y nosotros en algunas campañas lo decimos, conocer la cantidad de personas condenadas por delitos que se encuentran cumpliendo penas privativas de libertad.

Agenda 2030: diez años para cambiar el mundo

La pandemia de COVID-19 ha trastocado todos los planes. En este nuevo panorama, los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 pueden ser la brújula que guíe el mundo en el nuevo escenario. Una meta fundamental sigue siendo **la seguridad vial y la reducción de las víctimas de los accidentes de tráfico**.

• Alicia DELGADO

¿Cambiará la pandemia de COVID-19 los plazos de la Agenda 2030? Esta es la pregunta que se plantea en estos momentos. Y todo indica que no va a ser así, y que la visión de la Agenda 2030 se mantendrá intacta, sin cambiar una coma. Al contrario, va a salir "reforzada", asegura Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, porque la pandemia "ha demostrado que lo que se defendía en la Agenda 2030 es más necesario que nunca".

Los expertos que asesoraron en la preparación de la 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en febrero en Estocolmo, señalaron como un logro muy importante que se incluyera

"explícitamente" en los ODS la reducción de las víctimas de la carretera.

En esto coincide Pilar del Real, jefa de Área de Intervención Estratégica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT: "Sabemos lo importante que es la seguridad vial, pero está muy bien que se haya reconocido". Y subraya que estamos ante "una oportunidad" porque "la seguridad vial es una necesidad para la salud, el clima, la equidad y la prosperidad".

META 3.6. Aunque prácticamente toda la actuación de la DGT está relacionada directa o indirectamente con la Agenda 2030, el **ODS 3** es el más vinculante:

"Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades". Más en concreto, la meta 3.6, que plantea reducir a la mitad las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Para ello, se articulan acciones y medios para vigilar que se cumple la norma y para que disminuyan los riesgos al volante (velocidad, distracciones, uso del cinturón y casco o consumo de drogas y/o alcohol). Se trata de desarrollar políticas para una movilidad sostenible y segura.

Del Real señala que el trabajo en la meta 3.6 "permite ayudar a otras políticas, como la mejora de aspectos laborales o la formación a jóvenes; y al contrario, hay otras políticas que directamente no son de seguridad vial, pero que sí benefician a la meta 3.6, como son los temas relacionados con el medioambiente o la mejora de los sistemas de salud. Es un 'win-win' en el que todos salimos beneficiados".

El **ODS 4** insta a garantizar una educación inclusiva, equitativa, de igualdad y que promueva la igualdad de oportunidades. Para reducir las víctimas de la carretera, la formación y educación vial son un factor decisivo. Por eso, se han mejorado las pruebas para obtener el permiso de conducir (los nuevos sistemas de asistencia a la conducción, ADAS), cursos de conducción para conductores que ya tienen el permiso, cursos específicos de seguridad vial para profesionales (motoristas) y actividades de concienciación, sensibilización y educación vial (camino escolar seguro o Proyecto STARS).

**LA SEGURIDAD
VIAL ES UNA
NECESIDAD**

**PARA LA SALUD,
EL CLIMA Y LA
PROSPERIDAD**

¿Qué es la Agenda 2030?

El 25 de septiembre de 2015, el mundo tomó la decisión de eliminar la pobreza y la desigualdad y de enfrentar los retos sociales, medioambientales y demográficos. Con ese objetivo, la Asamblea General de Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 y 193 países, entre ellos España, suscribieron el acuerdo. Comenzó así un plazo de 15 años para alcanzar los 17 ODS, desarrollados en 169 metas.

El Gobierno de España señala que la Agenda 2030 "es un plan de acción en favor de las personas, el planeta y la prosperidad" que no quiere "dejar a nadie atrás". Para ello, propone una reforma estructural del modelo econó-

mico y acciones en ámbitos como educación, empleo, innovación, salud, bienestar y justicia social, igualdad de género, integración de la diversidad y sostenibilidad de los modelos de producción y consumo.

La pandemia de COVID-19 ha provocado una emergencia de salud pública y una triple crisis (económica, social y humanitaria). En este escenario, la Agenda 2030 y puede ser la brújula que guíe al mundo. Según el secretario general de la ONU, António Guterres, "los Objetivos de Desarrollo Sostenible, respaldados por los derechos humanos, proporcionan el marco para economías y sociedades más inclusivas y sostenibles".





La "Visión Cero" es posible

La propia UE reconoce que en materia de seguridad vial se han hecho las cosas bien: entre 2001 y 2010, las víctimas de la carretera disminuyeron el 43%; y entre 2010 y 2018, otro 21%. Aún así, en 2018, más de 25.000 personas murieron en Europa y otras 135.000 resultaron gravemente heridas. Además, esa tendencia a la baja se ha estancado en los últimos años.

Por eso, en marzo de 2017, los ministros de Transporte de la UE refrendaron la Declaración de La Valeta sobre Seguridad Vial. Este documento establecía los pilares para avanzar en seguridad vial de los próximos años: la "visión cero" ("no debe aceptarse la pérdida de ninguna vida" en la carretera) y el "sistema seguro" (hagamos más seguras las infraestructuras, los vehículos y la asistencia en caso de accidente y así evitaremos las consecuencias de los errores humanos).

Asimismo, la UE apuesta claramente por la conectividad y la automatización, ya que los avances tecnológicos pueden ayudar a reducir el error humano. Además, se señala el compromiso de todos los actores con la seguridad vial y se advierte sobre las nuevas formas de movilidad compartida y del impacto de la perspectiva de género.

sas (también en la DGT) y se fomenta la formación para colectivos profesionales.

El **ODS 11** quiere lograr que

los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes (resistentes) y sostenibles, algo que, sin duda, también pasa por mejorar el transporte público. Para lograrlo, la DGT ha apostado por introducir medios tecnológicos en la gestión del tráfico, como el Plan de Sistemas Inteligentes de Transporte, la DGT 3.0 (un programa de recogida e intercambio de datos) o el Proyecto Autonomous Ready (impulsar los asistentes

ENERGÍA SOSTENIBLE. El ODS 7

(garantizar el acceso a energía asequible, segura, sostenible y moderna para todas las personas) se ejecuta con la promoción de vehículos poco contaminantes y el etiquetado medioambiental de los vehículos.

Para alcanzar el **ODS 8** (promover el crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, el empleo pleno y el trabajo decente), se propone la realización de planes de movilidad para empre-

de conducción, ADAS, en las flotas urbanas, que ya se prueba en Barcelona).

FUTURO. El fomento de carriles BUS-VAO o reversibles, el etiquetado ambiental o un diseño seguro de las vías ayudan a alcanzar los ODS.

Actualmente en elaboración, la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 fijará los objetivos estratégicos nacionales para los próximos años. Se trata de un programa multisectorial a largo plazo, que seguirá lo que fije la Unión Europea, sin olvidar la Agenda 2030, los Pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y el llamado "Sistema Seguro".

Según explicó el propio Pere Navarro, director general de Tráfico, en la presentación de una jornada sobre la Agenda 2030, las ciudades, los usuarios vulnerables, la distribución de mercancías y el envejecimiento de la población son algunos de los retos que necesariamente tendrá que afrontar la seguridad vial de los próximos diez años. ♦

Cada reportaje tiene un ODS

Para mostrar en la práctica cómo va a influir la Agenda 2030 en el día a día de la seguridad vial, hemos puesto el ODS concreto de esta agenda en que cada reportaje -y el tema del que trata- de este número de "Tráfico y Seguridad Vial" podría englobarse.





SEDE ELECTRÓNICA Y APP MIDGT: YA NO ES NECESARIO ACUDIR A LAS OFICINAS DE LA DGT

Hace ya algunos meses que la Dirección General de Tráfico (DGT) lanzó su Sede Electrónica, <https://sede.dgt.gob.es/>, una web desde la que hacer todo tipo de gestiones sin necesidad de pedir cita y/o acudir a las Jefaturas. Y desde hace unas semanas también está operativa miDGT, la aplicación que permite llevar en el móvil toda la información relacionada con el permiso de conducir y con nuestro vehículo (información en páginas 26-27).

Gestiones a golpe de ratón

• Alicia DELGADO.
• Ilustración: DLIRIOS.

Si algo ha demostrado la crisis sanitaria provocada por la pandemia de COVID-19 es que el mundo digital ha cambiado radicalmente nuestras vidas. En muchos casos, ni siquiera es necesario acudir físicamente al trabajo, puesto que con un ordenador y conexión a Internet podemos realizar esas tareas desde casa. Las administraciones públicas también van asumiendo esa realidad virtual y están digitalizando todos sus procesos. Es el caso de la Sede Electrónica de la Dirección General de Tráfico (DGT) que se presentó el pasado diciembre.

Según Miguel Martín, gerente de Informática de la DGT, esta nueva herramienta persigue un triple objetivo: “Primero, organizar mejor la información de los trámites y procedimientos que un ciudadano puede realizar de forma digital con la DGT”; segundo, “ofrecer información y servicios personalizados a través de la sección miDGT”, y, tercero, “mejorar la accesibilidad y usabilidad de la Sede, hacer más agradable la experiencia al usuario”. ▶▶



DESDE DICIEMBRE SE HAN REALIZADO MÁS DE 30 MILLONES DE TRÁMITES POR VÍA TELEMÁTICA

¿QUÉ OFRECE? En la Sede Electrónica, podemos encontrar todo lo relacionado con el permiso de conducir y con nuestro vehículo: solicitar una autorización especial para circular o un duplicado del permiso de circulación, pagar una multa o consultar información importante relacionada con la DGT, entre otras.

Accesible en todas las lenguas oficiales del Estado (español, catalán, euskera y gallego), y también en inglés, alemán y francés, en esta página se ofrece información clara y servicios simples de utilizar. Según Martín, con el nuevo diseño y ese lenguaje más cercano (se ha optado por el tuteo), la DGT ha querido anticiparse y adaptarse a las necesidades del usuario.

La 'última hora' en tiempos del coronavirus

El confinamiento por el COVID-19 ha provocado muchos cambios en nuestra vida cotidiana. Durante el Estado de Alarma, la Sede Electrónica realizó "un esfuerzo por informar convenientemente" sobre cómo se iban adaptando los diferentes servicios a la situación excepcional, apunta Alfonso Berral, jefe de Área TIC de la Gerencia de Informática de la DGT, "potenciando los servicios electrónicos y a través del registro electrónico".

Durante esas semanas, los accesos a la página descendieron más o menos a la mitad "debido a la falta de movilidad y a la imposibilidad de acudir a las Jefaturas a realizar los trámites necesarios", explica Berral. No obstante, sí se detectó un "aumento significativo" de las consultas en el catálogo de trámites y las vías para realizarlos: se superaron ampliamente las 100.000 visitas, cuando el mes anterior habían sido unas 7.500.

Gestiones a golpe de ratón

► **CADA VEZ MÁS SERVICIOS.** Desde diciembre de 2019, la página ha registrado más de 100 millones de visitas y se han consultado más de 400 millones de páginas. También se han realizado casi 30 millones de trámites y se han pagado on line más de un millón de multas. Martín asegura que, en un día normal, se alcanzan las 100.000 vi-

sitas, 5.000 de las cuales son a la sección miDGT –una zona de acceso personal, con clave, con nuestra información personalizada–.

En un futuro, irán ampliándose los servicios para que "cualquier trámite pueda ser realizado de forma digital y sencilla", dice Miguel Martín, quien subraya que el objetivo es que, entre este año y el próximo, "la práctica totalidad de nuestros procedimientos" no requieran desplazamiento presencial, en especial "los de mayor volumen e impacto".

TODO SOBRE MI CARNÉ. A través de la nueva herramienta, se puede pedir cita previa si tenemos que acudir a las Jefaturas y Oficinas de la DGT para realizar un trámite. Además, el apartado 'Gestiona tu carné' informa de los requisitos necesarios para obtener el permiso de conducir y también para poner a prueba nuestros conocimientos haciendo algunos test. Esta última es una herramienta muy útil si estamos en proceso de obtener el carné de conducir o

Para empresas y otras Administraciones

Según subraya Miguel Martín, gerente de Informática de la DGT, la Sede Electrónica presta "especial atención a los servicios para empresas y para Administraciones Públicas colaboradoras". Por eso, les ofrece herramientas específicas, como la aplicación de apoyo a los centros de recuperación de puntos, el sistema informático AUES (para que las autoescuelas tramiten on line los exámenes de su alumnado), la Gestión de los Centros de Reconocimientos Médicos (CRCs) o el SIPP (Sistema de Información de Permiso por Puntos) para ayuntamientos y entidades con competencia para sancionar en materia de tráfico. Empresas y Administraciones también pueden solicitar telemáticamente su integración en TESTRA (el tablón edictal de sanciones de tráfico de la propia DGT) y en TEU (el Tablón

Edictal Único del BOE) y, de esta forma, recibirán las notificaciones de las sanciones. Las empresas del sector automovilístico tienen una herramienta específica para acceder al Informe Temático de Vehículos (INTV), que les permite automatizar sus consultas si estas son frecuentes. En cambio, si son puntuales, pueden utilizar la vía normal destinada a la ciudadanía en general. Por otro lado, los talleres de reparación y sus asociaciones pueden comunicar las intervenciones que realizan en los vehículos a través del libro taller electrónico creado por la DGT. El objetivo es arrojar luz en la compraventa de vehículos de segunda mano y fomentar un correcto mantenimiento.

En esta web podemos consultar las notas de los exámenes.





La digitalización de los procesos evitará esperas y aglomeraciones en las Jefaturas.



Un millón de multas ya se han pagado de forma on line.

si queremos refrescar lo que sabemos sobre seguridad vial.

Si ya nos hemos examinado, podemos consultar las notas: la misma tarde del examen teórico (a partir de las

17:00 horas), si lo hemos hecho con ordenador; o al día siguiente si se trata del examen práctico o el teórico realizado en papel.

PERMISO INTERNACIONAL. Mediante la Sede Electrónica también se puede solicitar el permiso de conducir internacional.

El carné español solo autoriza a conducir un vehículo en los países de la Unión Europea (UE) y en aquellos con los que existe un tratado bilateral en materia de circulación y transporte (ver lista en: <https://sede.dgt.gob.es/>). El permiso internacional es una autorización temporal con un año de validez, que debe ir siempre acompañado por el carné español y sirve en el resto de países.

En España, son válidos los permisos de conducir de todos los países de la UE, Reino Unido o del Espacio Económico Europeo (Islandia, Liechtenstein y Noruega), siempre que estén en vigor, aunque rige la ▶▶



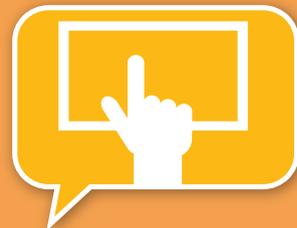
Visitas a millones

La Sede Electrónica está a pleno rendimiento desde diciembre de 2019. En estos meses de funcionamiento, tanto las entradas como las páginas visitadas se cuentan por millones. Pagar una multa es el trámite más habitual que se realiza, mientras que el distintivo ambiental de un vehículo es la consulta más frecuente.



DATOS PARA TENER EN CUENTA

- Visitas: **103 millones**
- Páginas visitadas: 401 millones
- Trámites realizados (on line o en registro): **30 millones**
- Sección **miDGT**: 1,04 millones



TRÁMITES MÁS FRECUENTES

- Pago de multas: 1,05 millones
- Cita previa: **1,02 millones**
- Informe del vehículo: 0,80 millones



CONSULTAS MÁS HABITUALES

- Distintivo ambiental: **21 millones**
- Consulta de puntos: 2 millones
- Tablón Edictal: 0,80 millones

FUENTE: Gerencia de Informática. DGT. Periodo diciembre 2019-marzo 2020

¿Cómo puedo registrarme en Cl@ve?

Cl@ve es un sistema para identificarse electrónicamente ante las Administraciones Públicas. Se puede usar para hacer gestiones en nuestro Ayuntamiento, pedir cita en el médico o presentar la declaración del IRPF.

Para ello, basta con registrarse en la página web :

https://clave.gob.es/clave_Home/registro/Como-puedo-registrarme.html

Existen tres vías para realizar el registro en Cl@ve:

- **A través de Internet sin certificado electrónico.** Si no dispone de certificado, puede solicitar una carta de invitación. Por correo postal al domicilio que indique, llegará un Código Seguro de Verificación (CSV), que utilizaremos, junto con los datos de nuestro DNI, para completar el registro.
- **A través de Internet con certificado electrónico o DNIe.** Es necesario un móvil para recibir el PIN del sistema Cl@ve y una dirección de correo electrónico para realizar el trámite.
- **Presencialmente** en una Oficina de Registro. El interesado puede acudir a una oficina, entre otros, de la Agencia Tributaria o de la Seguridad Social.



El objetivo es incorporar cada vez más trámites a la Sede Electrónica.

Gestiones a golpe de ratón

- normativa española en relación a la edad del conductor.

CARNÉ POR PUNTOS. La Sede Electrónica también nos permite, de forma gratuita, consultar los puntos que tenemos en el carné, siempre que esté en vigor. Para garantizar la seguridad de la gestión, debe hacerse con certificado digital, Sistema Cl@ve, DNI electrónico o solicitando usuario y contraseña. También da la opción de imprimir un justificante no oficial de los puntos que tenemos en el permiso.

Si por acumulación de infracciones nos hemos quedado sin puntos o por orden judicial nos han retirado el carné, esta página web da información sobre cómo y dónde poder recuperarlos. También ofrece un buscador de centros que imparten los cursos y las distintas ediciones disponibles de recuperación de puntos y curso de sensibilización y reeducación.

CAMBIOS Y RENOVACIONES.

¿Ha perdido el carné (robo, extravió o deterioro) o han cambiado sus datos personales? ¿Quizá lo que hayamos perdido sea la autorización para transportar mercancías peligrosas? A través de la herramienta digital puede solicitar los

duplicados de esos dos documentos, que le llegarán a la dirección postal que haya dado.

También podemos cambiar la dirección en la que recibimos las notificaciones o incluir una dirección electrónica segura para las comunicaciones oficiales, consultar los requisitos necesarios para renovar el carné que ha caducado o conocer en qué punto está la tramitación de nuestro permiso de conducir.

Si necesitamos renovar el carné de conducir porque está próximo a caducar, también podemos encontrar infor-

mación sobre cómo hacerlo y qué necesita, ya que este trámite debe hacerse de forma presencial (es obligatorio pasar un reconocimiento médico) en un Centro de Reconocimiento de Conductores.

DESDE DICIEMBRE SE HAN PAGADO ONLINE MÁS DE 1 MILLÓN DE SANCIONES

ESTA MULTA ES MÍA.

Aunque la DGT desarrolla muchas más funciones que no tienen tanta relevancia (tal y como recogió el reportaje publicado en el número 251 de la

revista), la punta del iceberg efectivamente es la gestión de las multas. Dos cosas importantes a tener en cuenta en caso de que tengamos que pagar una sanción. Por un lado, el importe se reduce un 50% si pagamos en los 20 días naturales después de recibir la notificación –este descuento no se aplica si la multa es por no identificar al conductor responsable de la infracción–. Por otro, la multa ha de pagarse en su totalidad, no es posible fraccionarla.

En la Sede Electrónica puede comprobarse que la multa que nos ha llegado es de la propia DGT (para evitar fraudes y estafas) e incluso identificar al conductor (si conllevara pérdida de puntos). Además podemos consultar el Tablón Edictal, que recoge todas las sanciones.

Por supuesto que también nos informa de cómo podemos pagar la multa y de qué medios disponemos (Internet, teléfono 060 o de forma presen-

Un asistente para saber qué tasa pagar

Muchos los trámites necesitan el pago previo de una tasa de diferente cuantía. El Asistente de Tasas (<https://dgt1.typeform.com/to/O4SqD1>) permite saber de forma muy accesible y fácil qué tasa debemos abonar y su cuantía para cada gestión concreta. El pago puede hacerse también a través de la web (con tarjeta o cargo a una cuenta bancaria), de forma presencial en las Jefaturas de Tráfico (solo con tarjeta) o en las entidades bancarias colaboradoras (en efectivo o con tarjeta), cuya lista también podemos consultar (<https://www.agenciatributaria.es/>)



Para evitar fraudes, podemos comprobar que la multa que nos ha llegado es efectivamente de la DGT.

cial en sucursales y cajeros de Caixa-bank, en una oficina de Correos o en las Jefaturas u Oficinas de Tráfico).

Si no estamos de acuerdo con la multa que nos ha llegado, también podemos recurrirla a través de la nueva web. Y, en caso de encontrar un error tras realizar el abono, se puede solicitar la devolución del importe.

COMPRAR O VENDER. Si vamos a comprar un coche de segunda mano, en la Sede Electrónica hallaremos una guía

con los pasos a seguir, útil para el comprador y el vendedor: antes de realizar la compra (comprobar el estado general del vehículo y consultar el informe del vehículo), antes de ir a Tráfico (firmar un contrato de compraventa, pagar el impuesto de transmisiones patrimoniales en la comunidad autónoma del comprador y pedir cita en Tráfico) y finalmente se recuerda la documentación que hay que presentar (el cambio de titularidad de un vehículo es una gestión que podemos hacer de forma presencial, en las Jefaturas, o mediante el registro electrónico).

Podemos, además, pedir un informe del vehículo que vamos a comprar o vender. Existen varios tipos de informes; el reducido es el único gratuito.

AUTORIZACIONES. A través de la Sede Electrónica, también pueden solicitarse autorizaciones especiales de circulación (para megacamiones, trenes turísticos o ensayos de investigación, restricciones en la circulación,

etc.) y de usos excepcionales de la vía (por eventos deportivos o con coches históricos o por rodajes de películas). También podemos informar de la realización de obras en la vía o de accidentes de tráfico, así como proceder a la inscripción en el registro de aplicaciones y servicios inteligentes. ♦

Y también el Portal de la Transparencia

Desde la Sede Electrónica podemos acceder al Portal de la Transparencia, la página web, dependiente del Ministerio de Política Territorial y Función Pública, que recoge toda la información que la Administración General del Estado está obligada a hacer pública por la Ley de Transparencia. En caso de que la información que buscamos no aparezca en dicho Portal, podemos solicitarla, de forma telemática (con Cl@ve) o a través de otros medios previstos por la ley.

De diciembre de 2014 (fecha en que se puso en marcha el Portal de la Transparencia) y diciembre de 2019, la DGT ha tramitado en total 810 expedientes (190 durante 2019).

La mayoría de esas peticiones (85%) solicitaba información de carácter estadístico (siniestralidad, infracciones, radares, examinadores...). El resto requería otro tipo de información referida, por ejemplo, a la organización, al empleo público, sobre normativa o de carácter económico.

Después de la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias, la DGT es el segundo organismo dentro del Ministerio del Interior que más solicitudes recibe, casi el 20%.

Para el Portal de la Transparencia, el año 2020 está siendo inusual, ya que tanto los plazos como la resolución de expedientes han estado paralizados durante el Estado de Alarma que se declaró el 14 de marzo debido a la pandemia de COVID-19.

A pesar de ello, entre enero y abril, se recibieron 95 solicitudes de información, relacionadas principalmente con accidentes de tráfico, infracciones de velocidad, trámites ante la DGT, estadísticas, informes técnicos, plazos para los trámites durante el Estado de Alarma o intensidad del tráfico durante los días de confinamiento.

En cuanto al uso que la ciudadanía hace del Portal de la Transparencia, Gracia Ruiz de Peralta, jefa de Área de Calidad y Transparencia de la DGT, dice que lo utilizan fundamentalmente "sectores de la sociedad como el periodístico, investigación y análisis, autoescuelas, estudiantes, etc."

...Y también el 060

Quienes prefieren el teléfono tienen la opción de llamar al 060. Con una llamada (garantizadas la seguridad y la veracidad), podemos solicitar cita previa para que nos atiendan en las Jefaturas, pagar una multa (necesitamos la fecha de notificación, el número de expediente y una tarjeta bancaria de crédito o débito), cambiar el domicilio del vehículo (domicilio fiscal) o del permiso de conducir y, también, solicitar duplicados tanto del carné como del permiso de circulación (ambas operaciones requieren abonar antes la tasa de 20,40 €, y necesitamos tener un certificado digital).



+ info

**EL CONTRAPUNTO
EDUCATIVO / Pág. 64**

MI DGT: APP OFICIAL DE LA DGT, DESDE EL 16 DE MARZO
DISPONIBLE PARA DESCARGA

El permiso en el móvil... y mucho más

Desde el 16 de marzo, como parte del esfuerzo de la DGT por facilitar la información y evitar los contagios por COVID-19, **todo el mundo puede descargarse la nueva app miDGT (oficial de la DGT)** que permite no sólo tener el permiso de conducir en el móvil –válido solo a efectos de tráfico–, sino acceder a todos los datos relevantes que de usted disponga la Dirección General de Tráfico –coches matriculados a su nombre, ITV, sanciones, caducidad del permiso, saldo de puntos...– y ofrece servicios de forma proactiva.

• J.M. M.

La app miDGT –que ya ha tenido más de un millón de descargas–, en una primera fase, solo permite acceder a la documentación disponible en la Dirección General de Tráfico (DGT), recibir avisos, noticias y actualizar los datos del contacto. Así, permite acceder a

los permisos de conducción disponibles –y éstos serán válidos a efecto de tráfico–, al saldo de puntos actualizado, a los datos de los vehículos de los que se es propietario, distintivos ambientales, fecha de ITV... y recibir avisos respecto a estos datos.

¡Cuidado con las imitaciones!

En el mercado se publicitan otras aplicaciones con parecidas funciones. En realidad son webs que solicitan los datos del usuario –la app de la DGT no los solicita– y, con ellos, consultan la web de la DGT para facilitar esos datos a su usuario. Estas apps no oficiales presentan dos desventajas: primero, que se pueden monetizar introduciendo publicidad al usuario y la segunda, y más grave, es que el usuario está cediéndole sus datos que podrían ser utilizados para otros fines. Para garantizar que la aplicación descargada es la oficial, busque siempre el logotipo "miDGT" y asegúrese de que el desarrollador es la propia Dirección General de Tráfico. Con ello evitará la publicidad y se asegura de que sus datos están en poder de la Administración, que cumple estrictos controles de seguridad en la custodia y cesión de los mismos.

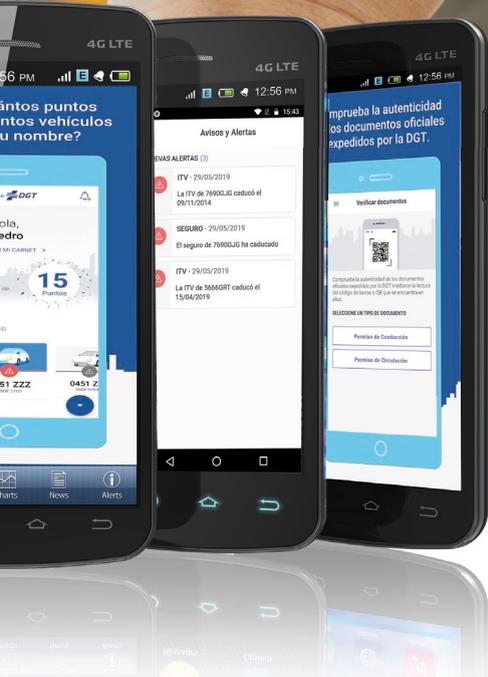
Centraliza toda tu información y gestiones con la DGT.



EN EL FUTURO, AVISOS. Durante una segunda etapa se irá añadiendo, de forma progresiva, la posibilidad de realizar los trámites que se realizan en jefaturas o vía internet, como pago de tasas para realizar trámites, el aviso y pago de multas, la obtención del informe del vehículo, la identificación del conductor en caso de sanción, determinación del conductor habitual y la consulta de las notas de exámenes. De hecho, ya se pueden cambiar los datos del permiso a través de la app.

En la tercera fase, se incluirá la matriculación y transferencia (venta de segunda mano) de vehículos a través de miDGT.

En un futuro, la DGT quiere estudiar cómo hacer llegar a los usuarios solo los



Válido solo a efectos de tráfico

Quizás la novedad más llamativa de la app miDGT es la posibilidad de 'llevar' el permiso de conducir en el móvil y, a efectos de tráfico, no tener que portar el permiso físico, como ya están probando varios países. Además, en el futuro se buscará una estandarización internacional de esta opción.

Pero hay que recordar que, hoy por hoy, este documento solo es válido a efectos de tráfico –por ejemplo, si se lo solicita un agente–, pero que no es válido para otro tipo de identificaciones –por ejemplo, como votante en las mesas electorales o si un agente de policía le insta a identificarse por un presunto delito–.

mensajes que les sean relevantes. Así, por ejemplo, no sólo avisarle de cuándo caduca su permiso para su renovación, sino, incluso, de información relevante por su ubicación –por ejemplo, dónde se encuentra la ITV o jefatura de tráfico más cercana–.

SEGURIDAD CLAVE. Y todo ello bajo dos premisas fundamentales. La primera, dar una garantía de seguridad al usuario. Para poder acceder a esta app, todos los usuarios tendrán que registrarse previamente en Cl@ve (sistema de acceso seguro para toda la Administración), una vez identificado la primera vez y, a través del patrón elegido por el usuario (huella, desbloqueo...), el terminal identifica al usuario y éste puede

acceder on-line a los datos que tiene la DGT en sus servidores. La ventaja de este sistema es que los datos no se almacenan en el dispositivo y si éste se pierde, no tiene información sensible. Además, con el nuevo dispositivo que sustituya al perdido, a través de Cl@ve y de la app, el usuario podrá seguir accediendo a sus datos.

MI DGT, LA APP OFICIAL DE LA DGT, NO ALMACENA DATOS SENSIBLES EN EL MÓVIL

Esto es algo que solo garantiza la app miDGT (oficial de la Dirección General de Tráfico).

El otro pilar es que se ha buscado que el funcionamiento de esta app sea una experiencia amigable para el ciudadano, con un alto nivel de usabilidad y que tenga un diseño claro y sencillo. "Con esta aplicación queremos acercar la Administración al ciudadano y ofrecerle un mejor servicio. Es decir, para facilitarle la vida", resumen Miguel Martín, gerente de Informática de la DGT. ♦

ENTREVISTA MIGUEL MARTÍN

Gerente de Informática de la DGT



"La app hace más fácil la relación ciudadano-DGT"

¿Por qué aconsejaría a cualquier conductor descargarse la app MiDGT?

Hemos creado esta aplicación con el fin de hacer más fácil la relación de un ciudadano con la DGT, proporcionando a cualquier conductor o titular de un vehículo la posibilidad de conocer sus datos actualizados, recibir avisos de interés y realizar de forma sencilla los principales trámites que puede necesitar. Además, incluye como gran novedad las versiones digitales de los permisos de conducción y circulación, permitiendo llevar toda tu documentación en el móvil.

¿Por qué es importante que se trate de la app oficial de la DGT?

Es importante siempre utilizar aplicaciones que procedan de fuentes de confianza. Si utilizamos aplicaciones no oficiales, estamos poniendo en riesgo la privacidad de nuestros datos personales o, en el caso peor, podemos infectar nuestro teléfono con algún tipo de malware. La aplicación de la DGT es gratuita, no incluye publicidad, e incorpora medidas de seguridad para proteger nuestros datos.

CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGURA DE MOTOS, LA FORMACIÓN CONTINÚA

Motorista formado, motorista seguro

El aprendizaje de la conducción defensiva y del manejo de la moto y la concienciación **son las claves para circular seguro sobre dos ruedas**. Especialistas en conducción segura y motoristas alumnos de cursos de conducción lo explican.

• Carlos NICOLÁS FRAILE

• Infografía: DLIRIOS

• Fotos: Honda. Moto y Vida, Estefanía RUIZ

La formación del conductor es un factor determinante en la siniestralidad en el tráfico. Y la formación es aún más valiosa cuando hablamos de motoristas, conductores vulnerables y desprotegidos cuya 'carrocería' –otro axioma en la seguridad vial sobre dos ruedas– es el propio cuerpo.

La evolución de la siniestralidad de la moto en las carreteras (264 motoristas fallecidos en 2019) ha propiciado la puesta

en marcha de distintas medidas específicas para invertir esta tendencia negativa, entre ellas la creación de un certificado de calidad para cursos de conducción segura de motos. Hemos asistido a algunos de estos cursos de formación para conocer de primera mano en qué consisten, qué formación ofrecen, qué tipo de personas asisten... Este es el resultado.

MONITORES EXPERIMENTADOS.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) y la asociación Moto y Vida (integrada por guardias civiles) organizan cursos de conducción segura de mo-

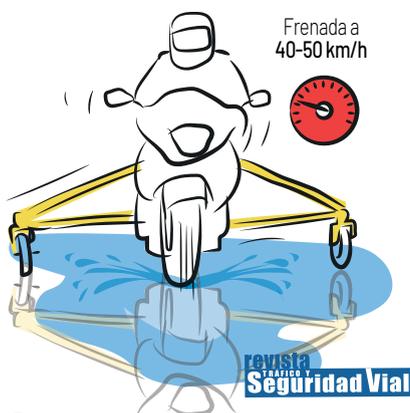
tos desde hace cuatro años (ver "Guardia Civil: 60 años en la carretera", nº 252). Los cursos se dirigen tanto a conductores noveles como a experimentados "que quieren aprender y perfeccionar la técnica de conducción para ganar confianza y hacer la conducción más segura y eficaz", explican los responsables de Moto y Vida. Se trata de un curso teórico-práctico de 8 horas, basado en el protocolo establecido por el GT52 (grupo de trabajo creado por la DGT para reducir la siniestralidad de los motoristas), e impartido por experimentados monitores motoristas de la Guardia Civil, que enseñan las técnicas



6 PRUEBAS PARA MEJORAR LA CONDUCCIÓN

Los cursos de conducción segura de motos incluyen pruebas en circuito cerrado para aprender a dominar la moto en diferentes situaciones.

Frenada sobre mojado



CÓMO SE HACE

Frenada a 40-50 km/h sobre suelo mojado, con y sin ABS. La moto está equipada con brazos laterales con ruedines para evitar caídas.

OBJETIVO

Los participantes pueden comparar la capacidad de frenada de una moto con ABS, siempre en condiciones óptimas de seguridad.

Esquiva de obstáculo

CÓMO SE HACE

En 2ª marcha (unos 40 km/h) el motorista usa ambos frenos, los suelta y hace una esquiva a derecha o izquierda según indicación del monitor.

OBJETIVO

El alumno aprende a reducir velocidad y esquivar un obstáculo en medio de su trayectoria, por ejemplo, un peatón que irrumpe en la calzada.



Frenadas combinadas



CÓMO SE HACE

Frenadas con los frenos delantero, trasero y ambos a la vez. El cuerpo adelantado, las piernas pegadas al depósito, los brazos flexionados y los codos hacia fuera. La mirada del motorista siempre lejos.

OBJETIVO

Aprender a frenar de una sola vez y de forma progresiva con ambos frenos, aislados y combinados aplicando la intensidad necesaria en cada instante.



ENTREVISTA ESTEFANÍA RUIZ

Motorista principiante



"Me ha dado confianza, he perdido el miedo a caerme"

Estefanía va cada día en moto a trabajar, principalmente por autovía. Es motorista novel, hace año obtuvo el permiso de la clase A. Y poco después se apuntó a un curso de conducción segura de un día completo para ganar confianza.

¿Qué ha aprendido en este curso?

Me enseñaron a trazar bien las curvas, para no salirte ni meterte en el carril contrario, frenadas de emergencia, manejo de la moto con conos, a trazar curvas a baja velocidad con el embrague cogido... todo lo que necesitas para ir seguro.

¿Qué le ha aportado?

Mucha confianza, he perdido miedo a caerme.

¿Ha cambiado su forma de conducir?

Sí. Yo conducía con miedo porque no iba segura de lo que estaba haciendo, por ejemplo, no sabía trazar bien una curva. Conducir con miedo te puede causar un accidente, puedes irte al suelo por tocar el freno cuando no debes.

¿Lo recomienda?

Sí, al 100%. Todo lo que aprendes te da seguridad. Quiero hacer otro curso con la moto nueva. Me va a servir para seguir cogiendo confianza.

de conducción fundamentales (frenada, esquivas, trazada de curvas...) en circuito cerrado. En opinión de muchos de participantes, profesionales y particulares, "una de las mejores formaciones que un motorista puede recibir actualmente". "Nuestro objetivo es la concienciación del riesgo, enseñando conducción defensiva y técnicas de control de la motocicleta", explica Jesús Baena, director técnico de la escuela Moto y Vida y guardia civil de la ATGC.

"NUESTRA EXPERIENCIA EN CARRETERA ES EL VALOR QUE APORTAMOS",

JESÚS BAENA
GUARDIA CIVIL

Y con un valor añadido: "Transmitimos a los alumnos nuestra propia experiencia en la vigilancia y control del tráfico como motoristas de la Agrupación. Esta experiencia sirve para identificar situaciones de riesgo, ponerte en alerta y reaccionar", destaca Baena.

EDUCAR ES PREVENIR.

Desde hace 27 años, el fabricante de motocicletas Honda imparte formación en España para el colectivo motorista. Actualmente, la mar- ▶▶

Eslálom

✍ CÓMO SE HACE

El piloto zigzaguea entre conos (30-40 km/h) usando el freno trasero, si es necesario. Piernas pegadas a la moto, mirada a 3-4 conos de distancia, ritmo y distancia de paso constantes.

🎯 OBJETIVO

El participante consigue una buena compenetración y correcta agilidad y soltura entre vehículo y él.



revista
Seguridad Vial

Pasarela, irregular y pendiente



✍ CÓMO SE HACE

Tres pruebas en una: equilibrio a baja velocidad sobre una pasarela de 25 cm de ancho; control sobre terreno irregular; detención en mitad de una rampa usando el freno trasero.

🎯 OBJETIVO

El motorista aprende a mantener el equilibrio sobre la moto a bajas velocidades y la trayectoria salvando obstáculos, y a arrancar en rampa.

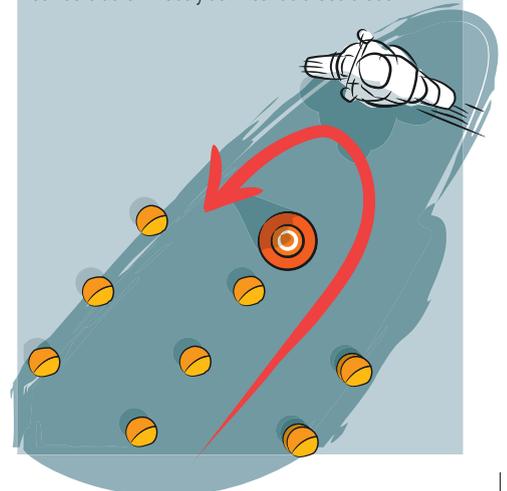
Giros enlazados

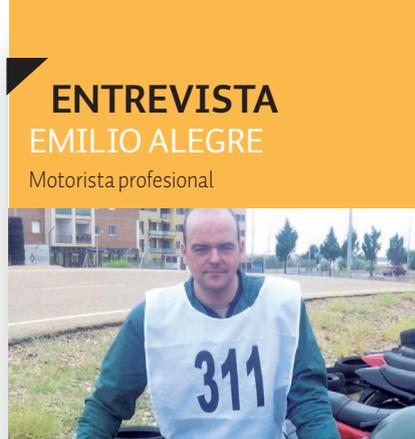
✍ CÓMO SE HACE

Giros de 180° por calles de conos acelerando y frenando. El motorista dirige su mirada al final de cada calle.

🎯 OBJETIVO

El motorista aprende a dirigir la moto a través del uso correcto de la mirada y dosificando el acelerador.





ENTREVISTA EMILIO ALEGRE

Motorista profesional

"Conducir bien una moto es difícil"

Emilio Alegre ha sido escolta motorizada en unidades policiales durante once años. Pertenece a la Plataforma Motera para la Seguridad Vial (PMSV), asociación integrada en el grupo de trabajo 52 creado por la DGT para reducir la siniestralidad de motocicletas y ciclomotores.

¿Qué aportan los cursos de conducción de motocicletas?

Entre otras cosas, un conocimiento de la dinámica de la moto, de cómo funciona y a reconocer los riesgos. Yo he realizado varios, también a nivel profesional. En total, llevo más de 500 horas de formación.

¿Cómo debe ser una buena formación?

La técnica es muy importante. Pero también debe haber una parte de concienciación, respetar las normas de circulación y equiparse correctamente es fundamental.

¿Qué destacaría de las formaciones que ha realizado?

Por ejemplo, en los cursos de la Agrupación de la Guardia Civil los agentes nos transmiten su experiencia de años en la carretera. Esto le da un enorme valor añadido.

¿Qué hace falta para conducir seguro?

Es necesario conducir mucho. Pero también haber practicado frenadas, esquivas, trazadas de curvas, conos, manejo a baja velocidad...

¿Qué le ha enseñado su experiencia con las motos?

Que conducir bien una moto es difícil, requiere mucha preparación y práctica. La experiencia y la formación ayudan a que seas consciente de todos los riesgos: del estado de la carretera, de la meteorología, de los otros usuarios, de no cumplir las normas...

¿Cómo es conducir una moto de escolta?

La moto pasa a segundo plano, vas pendiente del vehículo que proteges y de otros vehículos. Es una conducción similar a la que realiza la Guardia Civil o Policía Nacional en vigilancia.

Motorista formado, motorista seguro

► decisiva para la reducción de los accidentes", afirma Iván Bolaño.

David Barón (40 años), dos años conduciendo una escúter y recién obtenido el permiso de moto A2 (hasta 55 CV de potencia), acaba de terminar un curso de iniciación con Honda: "Me ha aportado más seguridad, en cuanto a equilibrio sobre la moto, uso correcto de los frenos... Ya estoy apuntado para hacer el curso de nivel intermedio". Otra alumna, Zulema Benito (27 años), viene al curso sin experiencia alguna sobre dos ruedas. Explica que, sobre todo, ha ganado confianza: "Tumbar la moto un pelín me daba mucho miedo. Ahora no. Además, he aprendido a frenar. Antes siempre utilizaba el freno delantero, el trasero no lo tocaba y muchas veces se me iba la moto al suelo. Me ha venido genial".

"UNA FORMACIÓN DE CALIDAD PARA EL MOTORISTA ES DECISIVA PARA LA REDUCCIÓN DE LOS ACCIDENTES"

IVÁN BOLAÑO
HONDA

PRÁCTICA 'REAL'. Desde 2005, asociación Mutua Motera realiza cursos de conducción segura de motos, de entre 4 y 8 horas, para particulares, administraciones y empresas. En ellos, los alumnos aprenden a frenar, a dirigir la mirada, equilibrio y manejo, uso de los asistentes electrónicos, equipamiento necesario...

Mutua Motera ha dado un segundo paso en la formación de sus alumnos motoristas realizando prácticas de conducción segura en condiciones reales en carreteras abiertas y cerradas al tráfico. "En nuestros cursos trabajamos la prevención, enseñamos a leer la carretera para prever los riesgos, y a manejar la moto con pericia para reaccionar y evitarlos", explica Juan Manuel Reyes, presidente de la asociación. "Una buena formación podría evitar la inmensa mayoría de los accidentes. Debemos conseguir que todos los vulnerables tengan formación avanzada en conducción", opina Reyes. ♦

Cursos con certificado de calidad de la DGT

Para la DGT es imprescindible mejorar la formación de los conductores de motos y ciclomotores, colectivos con altos índices de siniestralidad, mediante cursos de conducción cuyo objetivo sea concienciar de los riesgos de la conducción de esos vehículos, fomentar las buenas prácticas y mejorar la técnica de conducción para prevenir situaciones de riesgo.

Para ello, ha creado un Certificado de calidad de los cursos de conducción segura de motos y ciclomotores definiendo los requisitos que deben cumplir para obtenerlo: contenido de la formación, requisitos de los formadores, condiciones de impartición o instalaciones. Así, para obtener y mantener el certificado de calidad, un organismo de certificación -acreditado por la Entidad Nacional de Acreditación (ENAC)- realizará las comprobaciones necesarias para expedirlo.

Las condiciones para que un curso obtengan un certificado de calidad y los requisitos para que las empresas interesadas logren la

acreditación como organismo de inspección para certificar cursos de conducción segura se han plasmado en un esquema de certificación realizado por la DGT y ENAC, basado en la norma UNE EN-ISO/IEC 17065. Los interesados pueden informarse en la web de ENAC (documento "Criterios de acreditación para los organismos de certificación de los cursos de la Dirección General de Tráfico de conducción segura en motocicletas y ciclomotores").

Se podrán impartir dos tipos de curso, uno para motos y ciclomotores para conducción en zona urbana, y otro para motos en carretera convencional. Tendrán una duración mínima de 8 horas, con formación teórica y práctica, e incluirán materias como convivencia de todos los usuarios de la vía; factores de riesgo, velocidad, alcohol, drogas, distracciones; importancia del equipamiento de motorista y vehículo; circulación en intersecciones, distancia de seguridad, adelantamientos; conducción en condiciones meteorológicas adversas...



Calendario

- **25 mayo**
Apertura Jefaturas Tráfico
- **26 mayo**
Pruebas en pista para personas con movilidad reducida
- **28 mayo**
Primeros exámenes recuperación puntos
- **29 mayo**
Primeros exámenes teóricos
- **1 junio**
Pruebas de destreza
- **8 junio**
Planificación completa

EL 25 DE MAYO ABREN LAS JEFATURAS PROVINCIALES DE TRÁFICO

Los exámenes recuperan la nueva normalidad

Menos plazas, guantes obligatorios para el aspirante, alternancia en los puestos... **Los exámenes para el permiso de conducir ya se han retomado con medidas para reducir el riesgo de contagio.**

• J.M.M.

Desde el 26 de mayo, en las provincias en Fase II de desescalada por COVID-19, han vuelto los exámenes para el permiso de conducir. No obstante, para mantener la distancia social y disminuir el riesgo de contagio, la DGT tiene un protocolo –negociado con sindicatos y autoescuelas– que rebaja el número de exámenes e incrementa las medidas de seguridad: guantes obligatorios, prohibición de acompañantes, alternancia de los puestos de examen...

La DGT mantendrá los exámenes todo el verano. Pero como se han anulado todas las citas pendientes, deben volver

a solicitarse –en función de la fase de desescalada de su provincia– y presentar la documentación por vía telemática.

Además, para minimizar aglomeraciones y el contacto, solo podrán estar en las zonas de espera los funcionarios de la jefatura, profesores a cargo de la prueba y aspirantes citados a esa hora. Además, profesores y alumnos deben llevar su propio bolígrafo, para evitar contagio en el intercambio de documentación.

EXAMEN TEÓRICO. Para minimizar riesgos, las jefaturas han reducido la ca-

Máxima higiene

En el examen de moto, se exige un comunicador manos libres bidireccional eficaz y no se admitirán aquellos que el examinador deba manipular o con auriculares o micrófonos, salvo que se garantice su higienización. Y aunque se desaconseja, se podrá realizar el examen con la visera del casco levantada.

pacidad de sus aulas y llaman a los aspirantes –que obligatoriamente deben llevar guantes y mascarilla (si no, se anula el examen sin perder convocatoria)– de forma que se eviten aglomeraciones. En el aula se mantendrá una distancia mínima de 2 metros.

Si el examen es con ordenador, se alterna la ocupación de los puestos, reduciendo así el riesgo de contagio. Si es en papel, al finalizar, se dejan el cuestionario y la hoja de respuesta en dos cajas habilitadas.

EXAMEN PRÁCTICO. La citación de alumnos se hace de forma escalonada y profesores y alumnos no citados deben permanecer fuera del recinto. De hecho, para evitar al máximo el contacto, las explicaciones se dan fuera del vehículo, no se recogen expedientes y la prueba de circulación en vías abiertas se realiza individualmente, con el alumno y profesor con guantes y mascarilla (si no, se anula la cita, sin perder convocatoria), con el examinador solo en el asiento trasero. En el momento en que la prueba se declara no apta por acumulación de faltas o falta eliminatoria, ésta se interrumpe para no prolongar los contactos. Además, la limpieza de los vehículos y recogida de expedientes serán a cargo de las autoescuelas. ♦



EN 2033,
DESAPARACEN
EN EUROPA
LOS CARNÉS
VITALICIOS

¿Cada cuánto renuevan los europeos el carné?

Entre países de la UE existen unos criterios mínimos –respecto al tipo de licencias, exámenes o aptitudes físicas y mentales– que facilitan la libre circulación. **Pero también grandes diferencias.** Mientras unos países realizan controles médicos regulares a los conductores, en otros, renovar el carné es un mero trámite, similar a la renovación del DNI.

- Anabel GUTIÉRREZ
- Infografía: DLIRIOS

La directiva comunitaria 2006/126/CE estableció los criterios mínimos para facilitar la libre circulación de europeos: el mismo tipo de licencias, los requisitos mínimos para la realización de las pruebas de obtención y de evaluación de las capacidades de los conductores profesionales... y, entre otras consideraciones, impuso un permiso único europeo, modelo tarjeta bancaria, como se le conoce, por su similitud con las tarjetas de crédito. ¿El objetivo? Evitar fraudes y reducir en lo posible la circulación de 110 modelos de permisos de conducir, que aún hoy siguen siendo válidos en la UE y lo serán hasta el 19 de enero de 2033 (fecha en

la que deberán ser definitivamente sustituidos por el permiso único europeo).

Esta directiva impuso, además, una vigencia de 10 años para los conductores con permisos del Grupo 1 (motos, turismos...), que puede prolongarse hasta los 15 años. Y la obligatoriedad de que los conductores del Grupo 2 (autobuses o camiones) renueven su licencia cada 5 años y se sometan a un control médico regular.

A partir de estos requisitos mínimos, cada país ha optado por realizar diferentes tipos de controles que podríamos agrupar en tres: límite de edad, control médico regular o aquellos en los

que renovar el carné es un mero trámite administrativo.

LÍMITE DE EDAD. Es el sistema más extendido en Europa. Cuando el conductor alcanza determinada edad, que varía según el país, la validez de su permiso está sujeta a un examen médico. Esto es lo que ocurre en los Países Bajos, donde, al cumplir los 75 años, un certificado médico debe confirmar sus habilidades y se debe repetir cada

cinco años. También la República Checa adoptó una legislación similar en 2013, al imponer un examen bianual a partir de los 65 años. Irlanda es uno de los países más restrictivos con los conductores mayores: exige una evaluación médica cada tres años o cada año, si hay razones

médicas, después de 70 años.

EN EUROPA,
ADEMÁS DEL
PERMISO ÚNICO
EUROPEO,
EXISTEN 110
CARNÉS EN
CIRCULACIÓN

CONTROL MÉDICO. España se encuentra dentro del grupo de países que requiere controles médicos periódicos, que es la segunda práctica más habi-

LÍMITE DE EDAD PARA CONDUCIR EN EUROPA

Mientras en España, Italia o Irlanda a los conductores de más edad se les restringe el período de validez del permiso, otros países son mucho más flexibles, como Francia o Alemania.



Caduca



Al renovar se tiene en cuenta la edad



A partir de qué edad se aplican restricciones

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial



Control que se aplica

País	Caduca	Al renovar se tiene en cuenta la edad	A partir de qué edad se aplican restricciones	Control que se aplica
ESPAÑA	10 años	Si	65 años	Control médico regular
IRLANDA	10 años	Si	70 años	Límite de edad
ALEMANIA *	15 años	No	Ninguna	Sin restricciones
PAÍSES BAJOS	10 años	Si	70 años	Control médico regular
REINO UNIDO	70 años	Si	70 años	Límite de edad
REP. CHECA	10 años	Si	65 años	Límite de edad
FRANCIA *	15 años	No	Ninguna	Sin restricciones
BÉLGICA *	10 años	No	Ninguna	Límite de edad
AUSTRIA *	15 años	No	Ninguna	Sin restricciones
PORTUGAL	15 años	Si	60 años	Límite de edad
ITALIA	10 años	Si	50 años	Límite de edad

(*) En estos países los permisos de conducir eran vitalicios. Desde 2013, impulsados por la UE, cada país limitó la vigencia de los nuevos permisos expedidos desde entonces tal como indica la tabla. No obstante, los emitidos antes de esa fecha serán válidos hasta 2033.

Control médico regular: cada vez que se renueva y a todo tipo de conductores

Límite de edad: control médico o certificado de salud al cumplir una edad

Sin restricciones: se renueva como cualquier otro trámite

Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las páginas web oficiales de estos países y referido al conductores no profesionales (motoristas, conductores de turismos, etc.)

tual en Europa. En nuestro país, recordemos, los conductores de 18 a 65 años deben superar un examen médico cada diez años. A partir de esta edad, cada cinco. Algo similar ocurre en Italia, que condiciona la renovación del permiso a un examen médico cada diez años por debajo de 50 años, cada cinco de 50 a 70 años y cada tres años a partir de esta edad.

En Bélgica todavía son válidos cuatro tipos diferentes de carnés 'ilimitados'. Y lo serán hasta 2033. Pero desde hace apenas una década, adoptó el permiso único europeo e impuso unos criterios de renovación iguales a los de España.

MÁS FLEXIBLES. En este grupo se encuentran la mayoría de países con permisos de conducir de vigencia 'ilimitada' (Francia, Austria, Alemania, Bulgaria o Polonia) y aquellos que limitan la vigencia del permiso a la edad pero, en lugar de un control médico, solo exigen un trámite administrativo para la renovación. Veamos algunos ejemplos. En el Reino Unido un conductor



Los nuevos permisos en Francia ya tienen una validez de 15 años

Francia: solo declaración de honor

Uno de los casos más curiosos lo tenemos muy cerca de nuestras fronteras. En Francia no se requiere un reconocimiento médico del candidato a un carné de conducir, solo una "declaración de honor" en la que se especifica que no sufre patología incompatible o discapacidad. La renovación del permiso es un mero trámite administrativo como ocurriría con el DNI o el pasaporte. Francia es uno de los países que se ha caracterizado por emitir permisos de conducir 'ilimitados' y que, por imposición de Europa, tienen fecha de caducidad: 2033.

debe renovar por primera vez su licencia al cumplir 70 años y rellenar un "Cuestionario de Salud". Esto se repetirá cada tres años.

Alemania, con una legislación similar a la francesa, emitía, hasta 2013, licencias de conducir 'ilimitadas'. A partir de esta fecha el permiso de conductores de motos o turismos se renueva cada 15 años sin control médico, como un simple trámite administrativo.

PROFESIONALES. En el caso de los conductores profesionales también hay diferencias. Por ejemplo, el Reino Unido, establece renovaciones cada 5 años hasta los 65 años; y a partir de esta edad, una renovación anual, que puede acortarse por razones médicas. Grecia, por el contrario, no regula nada diferente a lo que ya aplica a los conductores de turismos: se renueva cada 5 años y a partir de los 65, cada 3. Alemania, que para los conductores de turismos no ofrece ninguna restricción, exige un certificado médico a los profesionales cada 5 años a partir de los 50 años. ♦

UNA LEGIÓN DE CONDUCTORES DE SECTORES ESENCIALES
SIGUIERON Y SIGUEN CON LAS MANOS EN EL VOLANTE

COVID-19: los que no han parado

Conductores de autobús, de taxi, de VTC, de grúas o de camiones: miles de personas en todo el territorio español han tenido que seguir sobre el asfalto durante la crisis del coronavirus. **Estos protagonistas anónimos nos cuentan su experiencia.**

• Alberto y Jorge GARCÍA PALOMO

La pandemia de coronavirus, que, al cierre de este reportaje, había causado más de 230.000 contagios y de 27.000 fallecidos solo en España ha cambiado la vida de golpe. Esta

crisis sanitaria y económica sin precedentes ha creado un ambiente distópico. Ha paralizado la sociedad o, mejor dicho, la ha dejado al ralentí.

Desde el Estado de Alarma, decretado el 14 de marzo, las carreteras españolas han mostrado un panorama de

soledad: el volumen del tráfico en el país ha llegado a bajar hasta el 90% en algún caso. Y, en medio de esta situación, algunos no han soltado el volante. Por considerarse servicios esenciales, diferentes sectores productivos han seguido en marcha.

Ha llegado la famosa desescalada y, con ella, la paulatina reactivación empresarial y social, y las principales vías urbanas e interurbanas van recuperando sonidos de los tiempos anteriores a la COVID-19, y ellos, nuestros protagonistas, ahí siguen. Transportistas, ta ▶▶

ANTONIO VILLAVERDE, transportista

"Ahora te saludas de lejos"

"Te subes al camión con otra sensación", dice Antonio Villaverde, de 60 años, uno de los responsables de la empresa familiar TransVillaverde Transportes Tecnológicos SL y presidente de la Asociación de Transportistas Autónomos (ATA). "Haces el trabajo de manera distinta, preocupándote por la salud", incide. Él ha estado "saliendo" todo el rato y valora la fluidez de las carreteras y el trato que se ha encontrado.

"Nosotros debemos cumplir unas normas muy estrictas de reposo y conducción. A veces, en estas circunstancias, podríamos haber pensado que era difícil respetarlas, pero al revés: en las estaciones de combustible se han portado fenomenal", opina quien salía de casa "más preparado, por si acaso".

Villaverde resalta que su sector también ha sufrido una merma de trabajo. "Ha habido mucho movimiento por alimentación,



pero eso representa un 30% del total", analiza. Sus clientes son, en general, fabricantes de maquinaria de gimnasio, así que le ha costado seguir el ritmo anterior. Aun así, se ha mantenido a flote y ha mantenido a sus cinco empleados. "Al hacer recorridos largos, hemos notado más controles, pero también una atmósfera rara con los compañeros: antes te veías y charlabas, ahora te saludas de lejos", lamenta.

DENIS MARTÍN, 'rider'

"Dejando todo a distancia"

Una de las imágenes de este virus ha sido la de los 'riders' colonizando el asfalto. Su presencia ha sido ubicua y, muchas veces, exclusiva. El servicio a domicilio de comida o de algún otro producto se ha mantenido, incluso con el cierre de comercios de hostelería. Y este gremio, icono de la postmodernidad, no ha soltado su cesta de la espalda.

Como Denis Martín, un venezolano de 38 años que pedalea de noche por una avenida periférica, ya sin encargos. Lleva ocho meses en España y desde que aterrizó se armó con un móvil y la aplicación de uno de estos sistemas de 'delivery'. En estos meses ha ido de un lado a otro extremando precauciones. "Siempre con guantes, mascarilla y dejando todo a distancia", avisa.

"Por la calle, hemos tenido algún inconveniente por las



paradas de las fuerzas de seguridad para chequear la mochila", comenta, justificando la necesidad de hacerlas. "Pero lo peor viene estos días: la gente, como no ve coches, cree que ya no hay normas. Y no solo tienes que ir cuidando de ti, sino de los demás", sostiene. "Los coches se saltan los semáforos y la gente camina o corre sin mirar".



PACO SALINERO, gruista

"No he vivido nada igual"

Remarca Paco Salinero, gruista de 54 años, la "actitud inédita" de estos meses. Habla de más paciencia, de menos bulla. Además, tras 34 años al volante, ha presenciado episodios curiosos. "En la M-50 tuve que auxiliar un vehículo con muestras de positivos de la COVID-19. Tenía un pinchazo. Entonces tomamos mucha precaución: en lugar de cargarlo, lo arreglamos en el arcén". Además, a Salinero le ha tocado ir a residencias de ancianos con pacientes de COVID-19 o arrancar coches que se habían quedado inermes en un aparcamiento. "No he vivido nada igual en mi vida", confiesa. "El tráfico ha pegado un bajón muy grande. Ya menos tráfico, menos incidencias", matiza. Aparte de las normas de desinfección "severas" que han aplicado en su compañía, ha agarrado el volante con unas medidas preventivas obligato-



rias. "Todo el rato cumpliendo nuestro cometido con el menor perjuicio a los demás", sintetiza. Una de los cambios de estos días ha sido el de no subir a la grúa a quien ha auxiliado: "Les intentábamos buscar una solución, pero así respetábamos la distancia". Tratando de remontar ese 45% que calcula de actividad actual, Salinero es positivo, aunque subraye que "se nota mucho miedo y recelo".

MIGUEL ÁNGEL CARVAJAL, conductor de ambulancia

"Se ha ganado en humanidad"

Miguel Ángel Carvajal aguarda a la salida del hospital de Getafe, una localidad del sur de Madrid. 'Calza' mascarilla y guantes. A sus 55 años, este conductor de UVI móvil en el SUMMA 112 (el servicio de emergencias de la capital) acaba de atender a una mujer con quemaduras de segundo y tercer grado. Ha iniciado su jornada hace unas horas y es la primera paciente. Durante los dos meses de la COVID-19, llegaba a atender a 17 personas en un día. "Ha sido algo alucinante", suspira Carvajal, con 28 años de experiencia en este tipo de situaciones. "Hemos visto muchos ataques de ansiedad y se ha ganado en humanidad. Hemos tenido que ir con más tacto, tranquilizando y apoyando", dice mientras cuenta cómo ha cambiado el protocolo: "Ahora hay que ponerse un EPI (Equipo de Protección Indi-



vidual) cada vez y desinfectar todo", apunta.

En cuanto a la seguridad vial, ningún problema: "La ausencia de tráfico nos ha facilitado las cosas, aunque mi lema es 'máxima velocidad, máxima precaución'. Porque de nada sirve ir rápido si pones en peligro al equipo", apunta el veterano, que sólo ha tenido algún accidente leve y uno grave: "Iba por la M-30 y se me cruzó un coche. No pude frenar y chocamos, pero salimos ilesos".

COVID-19: los que no han parado

► xistas, 'riders', conductores de ambulancia... inasequibles al desaliento. Con mención especial a la logística y el transporte, que suma "el 6% del PIB, mueve más de 500 millones de envíos y cinco millones de toneladas al año, aparte de dar empleo a más de 850.000 personas", apuntan desde UNO Logística, principal corporación del sector.

Su papel resulta capital "para la industria 4.0 y el comercio electrónico", que ha crecido un 50% durante esta crisis. Es decir, un 50% más de entregas a domicilio. Los repartidores han pasado a ser un eslabón clave en la cadena de suministro: solo hay que ver su gran labor en el abastecimiento a los supermercados. Desde la patronal del sector subrayan también su compromiso con "la seguridad vial y la conducción eficiente", apostando cada vez más por vehículos que implementan la tecnología preventiva mediante la digitalización y promoviendo la formación continua desde las empresas.

Por otra parte, según el Instituto Nacional de Estadística, España registró el pasado marzo un desplome récord en el uso del transporte público con unos 213 millones de pasajeros, cifra que supone un descenso del 53% respecto al mismo mes de 2019. Esta caída ha afectado a otros gremios. Los taxistas han tenido que mermar plantillas y servicios, sobreviviendo con una actividad esporádica y ayudando en muchos casos en los desplazamientos de sanitarios o pacientes. Todos han participado en activar el engranaje social. A la espera de la llamada "nueva normalidad", el asfalto es suyo. Porque nunca pararon y nos cuentan su experiencia. ◆

FRANCISCO ARANDA, presidente de UNO LOGÍSTICA

"Los transportistas forman parte del grupo de héroes de esta pandemia"

Estaba en su casa, en Madrid, cuando se decretó el Estado de Alarma. Desde entonces, tampoco ha parado. Francisco Aranda, presidente de UNO Logística, afirma: "Tengo la seguridad de que estamos ayudando a hacer el confinamiento un poco menos duro a todos". "Las empresas y trabajadores del sector logístico están haciendo un ejercicio de responsabilidad diario. El 95% de nuestros trabajadores está trabajando. Somos un sector esencial y así ha quedado de manifiesto durante toda la crisis sanitaria", recalca y destaca "la actividad del sector para garantizar el abastecimiento a todos

los ciudadanos, asegurar el suministro a establecimientos e industrias y aprovisionar a las farmacias". Considera que, junto a los sanitarios, los transportistas "forman parte del grupo de héroes de esta pandemia". De hecho, UNO Logística se unió a la campaña "Esto no tiene que parar" para visibilizar el gran esfuerzo de las empresas de logística, transporte y reparto y "poner en valor el papel del sector en la recuperación económica post COVID-19". "Lo importante es no dejar a nadie en el camino porque esto pasará. Mientras tanto, tenemos que trabajar duro para minimizar



las consecuencias económicas y laborales". Asimismo, muestra su gratitud con la DGT porque "está muy sensibilizada con la seguridad del transporte de mercancías por carretera y con la última milla. Su actuación fue muy eficiente en relación, por ejemplo, con las ITV de vehículos de transporte de mercancías que caducaban durante el estado de alarma o con la renovación de permisos".

PEDRO MARTÍN, conductor de autobús

"Hemos tenido días sin ningún viajero"

Hace 12 meses que empezó a vestir el uniforme de la EMT de Madrid. Pedro Martín, 39 años, ha vivido la pandemia a bordo de un autobús interurbano de Madrid y ha sido un punto y aparte. Ahora circula separado por una mampara de los pasajeros y con todo el material necesario para cuidar la propagación. "Cada vez que paramos, desinfectamos todo. Y se ha pedido que se pague con el abono, no con monedas",

anota. Martín recuerda estas jornadas como algo irreal: en cada trayecto, las filas de asientos desnudos era la estampa que le devolvía el retrovisor. "Hemos tenido días sin nadie o con una persona", exclama. "Si normalmente llevas entre 600 y 900 viajeros al día, ahora ni 70". Todavía cree que costará normalizar la coyuntura. De momento, tiene que vigilar la entrada sin mascarilla. "Aunque la lleva todo el mundo", tran-



quiliza, valorando el civismo de los ciudadanos. También presta atención a cada elemento de la carretera, aunque considera que se han mermado los peligros. "Pero eso no implica que te relajés", arguye.

JUAN LUIS PAUNERO, conductor VTC

"Estoy para lo que los médicos quieran"

Empezó a manejar un VTC (vehículo con conductor) al quedarse en paro. Eso ocurrió hace dos años. Y ahora, Juan Luis Paunero, de 58 años, se ha visto dejando de lado sus trayectos habituales por formar casi parte de un ambulatorio. "Acompañamos al personal", indica, apoyado sobre el coche en la puerta de un centro de salud. "Ahora nos hemos repartido por los ambulatorios y hacemos atención sanitaria a domicilio",

explica sobre esta especie de nuevo oficio. Paunero no deja de desinfectar el coche. Además, ha modificado el interior con una pantalla de plástico que le separa del pasajero. "Yo estoy para lo que los médicos quieran. Acompaño, limpio todo y espero", enumera en uno de estos tiempos entre consultas. Su exposición a la COVID-19 es alta y cuida con cautela cada gesto. Igual que hace con la circulación. "Voy



con mucho cuidado. Aunque no haya mucha gente y tenga la ruta marcada -generalmente, no muy larga-, hay que estar al tanto continuamente", reflexiona quien cataloga esta temporada como "rara, rara".



NUEVO ENFOQUE DE LA DGT PARA LA SEGURIDAD EN TRAVESÍAS PELIGROSAS

Donde la carretera se transforma en calle

Detrás del concepto de travesía hay una variedad de vías con una accidentalidad diferente al resto. La DGT y los titulares de estas vías están colaborando para buscar soluciones con **un punto de vista nuevo, la Estrategia T.**

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Infografía: DLIRIOS • Fotos: Lucía RIVAS

¿Qué es una travesía? Existe muchas definiciones y según la ley que se consulte la respuesta puede ser distinta. De hecho, esta variedad ha provocado una heterogeneidad en el tratamiento y la señalización de estos tramos, a diferencia de lo que ocurre en el resto de la red viaria.

Una de estas definiciones de travesía (quizás la más conocida) es "tramo de carretera que discurre por poblado". Pero la realidad de las travesías es más compleja.

Los especialistas en urbanismo y movilidad explican que estos tramos son espacios intermedios, de transición, entre carretera y calle; que son diversos, pues los hay de muy distintos tipos; y que son lugares don-

de coexiste el tráfico urbano y el interurbano, donde ambos entran en contacto. Y, en ocasiones, en conflicto.

PLAN INTEGRAL. Para conciliar movilidad y seguridad vial, la Dirección General de Tráfico (DGT) ha diseñado un plan de seguridad para travesías peligrosas, denominado Estrategia T, con medidas de seguridad que se están implantando en localidades por toda España.

"La Estrategia T es un enfoque novedoso que incorpora nuevas perspectivas y herramientas de intervención en estos tramos singulares en los que coexisten la movilidad interurbana con la urbana, así como las funciones y usos del espacio urbano", explica Pedro Tomás, jefe del Área de Gestión de la Movilidad de la DGT y director del proyecto Estrategia T. Así, el nuevo plantea ▶▶

Compartir espacio

La Estrategia T de la DGT para tratar la movilidad segura en las travesías tiene un concepto similar a la filosofía urbanística "Espacio Compartido", creada y promovida por el ingeniero del tráfico holandés Hans Monderman en los años 80 y puesta en práctica en ciudades de toda Europa. Este enfoque defiende la idea de ciudades para todos, limpias de señales y obstáculos, seguras, donde los conductores de vehículos no predominan sobre otros usuarios de la vía. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" tuvo la oportunidad de recorrer el norte de los Países Bajos de la mano de Monderman para conocer su trabajo. En el reportaje "Bienvenido a la ciudad sin señales" (disponible en revista.dgt.es/), el veterano ingeniero holandés compartía experiencias y aprendizajes: "Cuantas más prohibiciones y más normas, las personas piensan menos y aceptan menos responsabilidad por sus actos. Por supuesto que necesitamos reglas, pero hay que ser cuidadoso al elegirlos. Mi objetivo final es reducir los accidentes".

Donde la carretera se transforma en calle

► miento consiste en ampliar el foco y dar un tratamiento integral a las travesías. Junto al problema de los siniestros viales, el plan pretende resolver otros problemas de peligrosidad, riesgos y percepción de inseguridad para la vida urbana. Básicamente, este enfoque pretende restar jerarquía al tráfico rodado en favor de la movilidad de usuarios vulnerables y del uso del entorno urbano, con la coordinación y evaluación de las administraciones involucradas.

"A lo largo de toda la travesía, la vía debería ayudar a que los conductores mantengan toda la atención precisa y no incrementen su velocidad: estrechamientos de las calzadas, reductores de velocidad, cámaras de velocidad...", opina Jesús Monclús, director del Área de Prevención y Seguridad Vial de Fundación MAPFRE.

Los datos de siniestralidad registrados en travesías indican la importancia de actuar. En 2018, último año del que hay datos completos, en travesía se produjeron casi 1.600 siniestros con víctimas, con 43 personas fallecidas (23 de ellos peatones), un 9%-casi 1 de cada diez- de los fallecidos en accidentes de tráfico urbano (ver recua-

Recuerde, conduce en zona urbana

En travesía, estas son las principales normas de tráfico para circular con seguridad.

50 km/h

Es la velocidad máxima permitida. Pero ¡cuidado! puede encontrar limitaciones específicas inferiores.

Carriles: igual que en poblado

Puede utilizar el que mejor convenga a su destino (si hay al menos dos carriles señalizados por sentido)

Adelantamiento por la derecha

Está permitido adelantar por la derecha cuando haya dos carriles delimitados para el mismo sentido. Cuidado cerca o dentro de pasos de peatones e intersecciones.

Cuidado con ciclistas y peatones

Al adelantarles, deje siempre una separación lateral de seguridad, proporcional a la velocidad y el espacio en la calzada.

Estacionar

El estacionamiento en la calzada (y en el arcén si lo hay) está permitido lo más cerca del borde derecho. Con sentido único, también está permitido en el lado izquierdo.

Luces largas, no

Están prohibidas las luces de largo alcance: hay peligro de deslumbramiento a otros usuarios.

dro). "La letalidad (proporción entre número de accidentes y víctimas) de estos tramos es de 2,1 mientras que el conjunto de la red viaria urbana tiene un índice de letalidad de 0,6, lo que pone de manifiesto su relevancia", explica Pedro Tomás.

"LA ESTRATEGIA T ES UN ENFOQUE NOVEDOSO CON NUEVAS HERRAMIENTAS DE INTERVENCIÓN"

PEDRO TOMÁS, DGT

EJEMPLOS. Son varias las localidades en las que se ha puesto en práctica la Estrategia T. En Villar de Olalla (Cuenca), la travesía de la N-334 tiene bastante tráfico a ciertas horas, incluido el de vehículos pesados. "Por la noche, muchos olvidan que es una

travesía y van demasiado rápido, alcanzan hasta 100 km/h. Es un tramo de kilómetro y pico, prácticamente recto. Esta

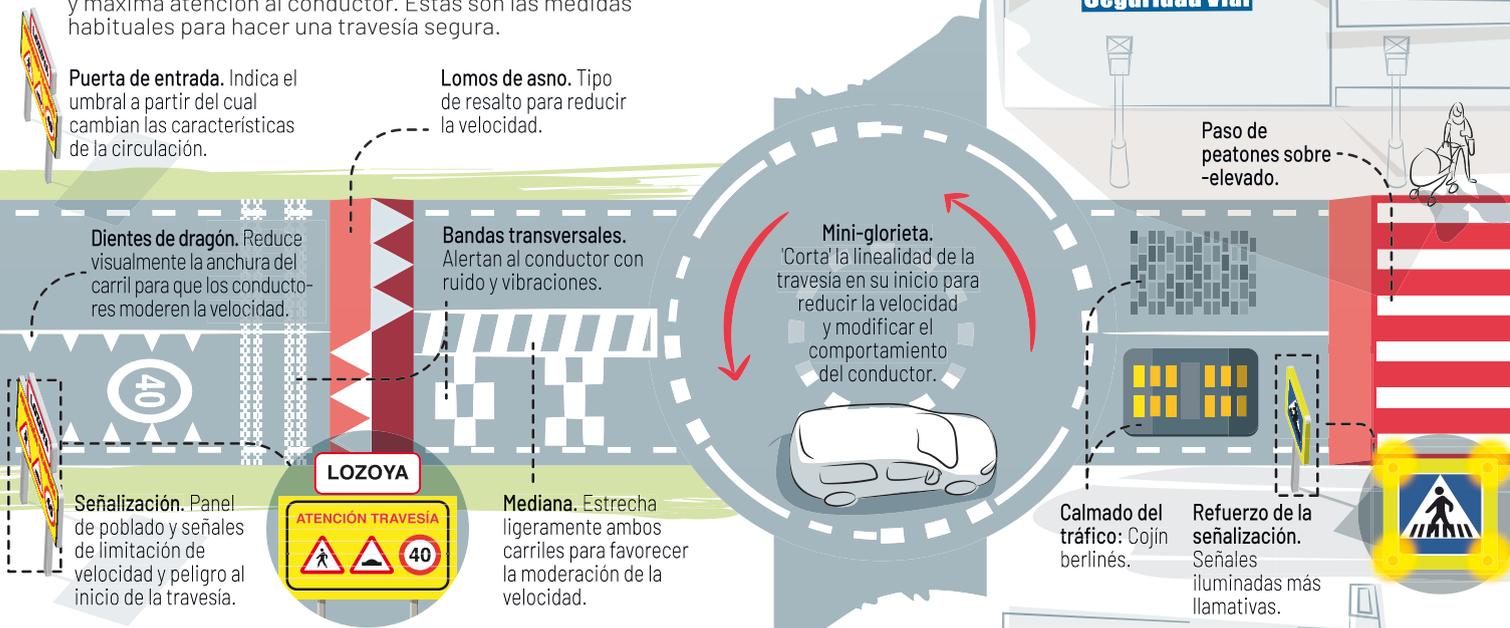
bien señalizada pero hay gente que 'pasa'. A ciertas horas es peligrosísima", explica su alcalde, Santiago Valverde.

Hasta la fecha no ha habido ningún accidente mortal y se están tomando medidas para que no los haya. La primera fase, en diciembre pasado, puso en marcha cuatro pasos de peatones delimitados con dientes de dragón para advertir de la posible presencia de peatones cruzando y líneas centrales dobles con cebrado. Y, además, el refuerzo ocasional de un radar de la Guardia Civil.

PEATONES. En Ampudia (Palencia), cuya población crece en verano, el objetivo es reducir el riesgo de atropello reduciendo la velocidad de los vehículos que entran por la nacional. "Está aumentando el número de atropellos mortales en las travesías. Por

ASÍ ES UNA TRAVESÍA SEGURA

La transición de la carretera a la calle exige menos la velocidad y máxima atención al conductor. Estas son las medidas habituales para hacer una travesía segura.





Varias travesías palentinas son los primeros ejemplos de la Estrategia T.

ello, es necesario aumentar la seguridad de los peatones y resto de vulnerables, en especial los niños", explica Teodoro Ozarín, Delegado Territorial de Carreteras en Palencia de la Junta de Castilla y León. Para ello, las administraciones implicadas (Junta, Ayuntamiento y DGT) plantearon cambios de tipo visual –adquín ocre– en el color y rugosidad del pavimento para diferenciar la zona.

"Queríamos dar un cambio total a la travesía, cambiar su configuración para cambiar la percepción del conductor, que vea que está en una calle, no en una carretera y adapte su conducción. De momento la experiencia es positiva", asegura Ozarín.

La travesía de Aguilar de Campoo (Palencia) es otro ejemplo del 'reparto' e inclusión en el espacio urbano de todos sus usuarios que contempla la Estrategia T. "Se daba preferencia total al vehículo, quedando marginado el peatón. Uno de los principales problemas en las travesías es el conflicto entre vulnerables y vehículos. En Aguilar hemos dado prioridad al peatón, reduciendo el espacio para vehículos. Dando aspecto urbano –explica Ozarín–, pretendemos condicionar al conductor sin perjudicar a la circulación. Llamar su atención, cambiar su estilo de conducción".

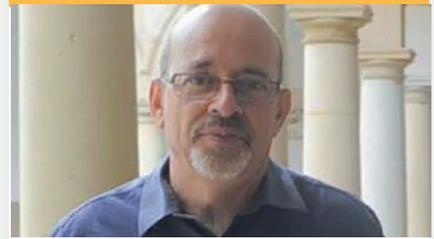
La siniestralidad en travesías

1.597	Accidentes con víctimas
43	Fallecidos
169	Heridos graves
23	Peatones fallecidos
64	Peatones heridos graves

Fuente: DGT. 2018

ENTREVISTA ALFONSO SANZ

Colaborador en Estrategia T y miembro de Gea21



"El equilibrio entre carretera y calle es el reto"

¿Cuál es el problema en las travesías?

Que en ella se mezclan el tráfico de paso y las necesidades locales. Es una combinación compleja de necesidades de distintos vehículos y usuarios que necesitan atravesar un espacio que puede no estar preparado.

¿Cuándo aparece el riesgo?

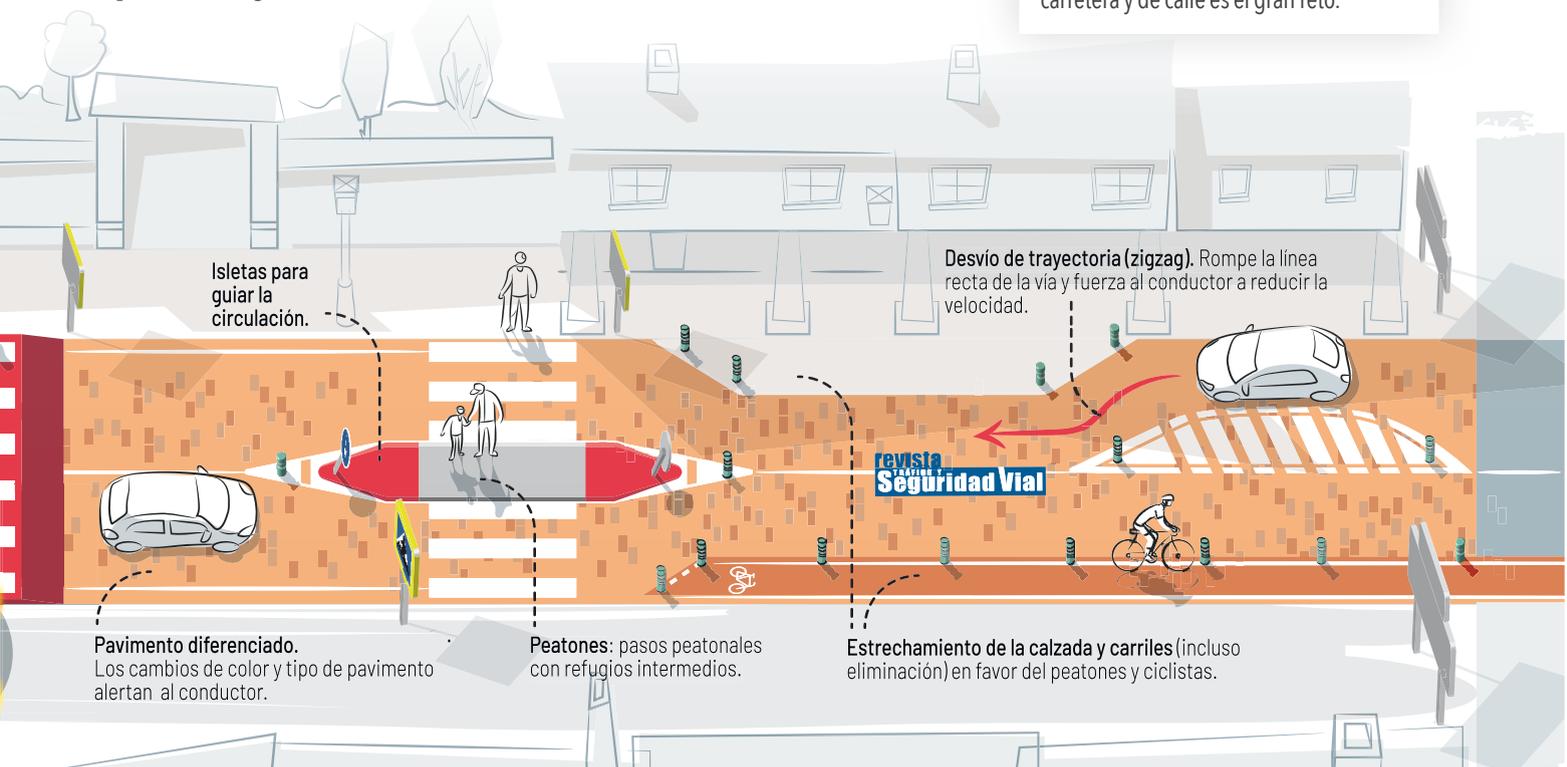
Cuando la travesía no da necesidades múltiples, cuando la carretera sigue siendo monofuncional.

¿Es la travesía un tipo de vía anticuado?

Lo es su concepción tradicional, la de que la carretera se superpone a la ciudad. La concepción moderna de 'vía accesible' integra ambas, las necesidades diarias de la población urbana deben incorporarse a las travesías.

Urbanísticamente, ¿qué soluciones hay?

La gama es amplia. Por ejemplo, dar espacio suficiente y accesible al peatón, modificar el paisaje, calmar el tráfico, transformación arquitectónica, pavimentos, linealidad, obstáculos... todo lo que incite a reducir la velocidad. El equilibrio entre las funciones de carretera y de calle es el gran reto.





LAS MEDIDAS HIGIÉNICAS ANTE EL COVID-19, CLAVE PARA LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD COMPARTIDA

Vehículos **seguros** frente a la pandemia

Aunque los datos sanitarios parecen indicar que lo peor ha pasado, **el peligro de nuevos contagios por coronavirus se mantiene**. Por eso, continúa siendo necesario extremar las medidas de prevención. Y estas son especialmente importantes en el alquiler de bicicletas, patinetes, motos y coches. Pero tampoco olvide estas medidas cuando vaya a echar combustible a su vehículo.

• Alicia DELGADO

Los servicios de movilidad compartida quedaron suspendidos cuando el Gobierno decretó el confinamiento el pasado 14 de marzo, aunque poco a poco van reabriendo y recuperando la normalidad. No obstante, la situación actual obliga a mantener, o incluso aumentar, las medidas de seguridad e higiene.

Para controlar la pandemia de COVID-19 e impedir que se produzcan

nuevos contagios, las autoridades sanitarias recomiendan extremar las precauciones. Ante este escenario, las medidas higiénicas –además de las que cada usuario adopte de forma individual– son especialmente importantes al usar vehículos compartidos, sean bicis, coches o motos, alquilados por días o mediante servicios de car-sharing.

LOS SERVICIOS DE MOVILIDAD COMPARTIDA ESTÁN EXTREMANDO LAS MEDIDAS DE LIMPIEZA

VAMOS EN BICI. Según la Red de Ciudades por la Bicicleta (RCxB), "favorecer la movilidad en medios individuales, como la bicicle-

Coche: limpieza y contacto cero

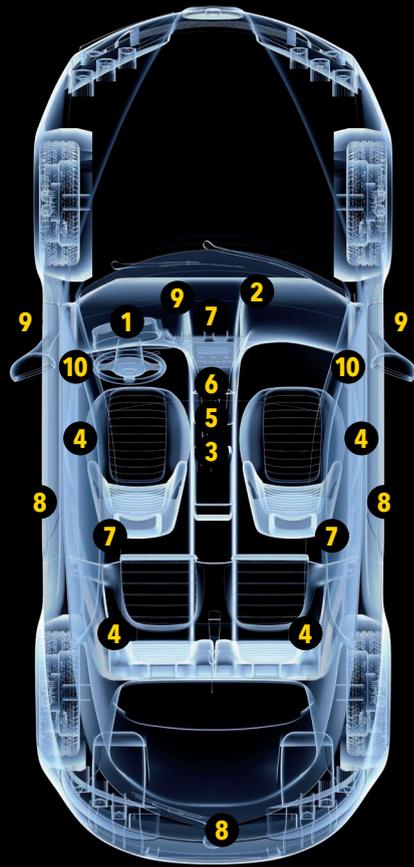
En el caso de los automóviles, es necesario incidir en la limpieza de elementos sensibles (ver infografía). Por eso, las empresas dedicadas al alquiler de coches y las de car-sharing han reforzado los protocolos de limpieza. Estas últimas van recuperando el servicio según avanza la desescalada. En Madrid, por ejemplo, Share Now, Wible, Emov y Zity vuelven a operar, aunque exigen a sus usuarios el uso obligatorio de mascarillas. Además, unas patrullas itinerantes desinfectan con ozono los vehículos varias veces al día.

Las empresas de alquiler de vehículos han puesto en marcha medidas para entregar las llaves desinfectadas y en sobres cerrados. Para evitar aglomeraciones en los mostradores, también se están barajando otras opciones. Europcar, por ejemplo, propone que el cliente obtenga las llaves a través de dispensadores automáticos utilizando un localizador o incluso haciéndose las llegar a su domicilio. Por lo que se refiere a los taxis, el Ayuntamiento de Madrid ha autorizado temporalmente la instalación de pantallas protectoras.

Los puntos clave para **desinfectar** un vehículo

Tanto si somos el conductor como si vamos de pasajero, son muchas las zonas de un coche que tocamos, muchas veces sin darnos cuenta. Por eso, es necesario incidir en la limpieza de algunas partes, incluidas las propias llaves del vehículo.

1. Volante y controles
2. Salpicadero
3. Reposabrazos
4. Cinturones de seguridad
5. Palanca de cambios
6. Freno de mano
7. Conductos de ventilación
8. Asideros de las puertas (incluido el portón trasero)
9. Retrovisores (interior y exteriores)
10. Botones de las ventanillas



Gasolineras: Guantes y solo autoservicio

La gran mayoría de las estaciones de servicio han estado operativas durante todo el confinamiento, ya que eran uno de los servicios esenciales recogidos en el Real Decreto que declaró el Estado de Alarma.

Ya entonces se adoptaron medidas higiénicas especiales. Por ejemplo, mayoritariamente han estado funcionando con autoservicio, se cerraron los aseos y la zona de tiendas y comenzaron a desinfectarse con mayor frecuencia los surtidores. Además, se instó a los clientes a utilizar guantes para el repostaje y a pagar con tarjeta bancaria o con aplicaciones móviles para limitar los contactos con dinero en metálico.

Y tras los meses de parón, poco a poco van recuperándose los diferentes servicios. Por ejemplo, Repsol ha vuelto a abrir las puertas de sus tiendas (durante el confinamiento solo se compraba a través de ventanilla), si bien se incide a los clientes en la utilización de guantes e hidrogel y en que mantengan la distancia de seguridad.



ta, permitirá un retorno a la actividad de la forma más ordenada y aislada posible". Esto está llevando a ayuntamientos como los de Sevilla, Barcelona, Madrid o Zaragoza a recuperar los servicios públicos de alquiler de bicicletas, aunque con nuevas medidas higiénicas. Por ejemplo, el madrileño BiciMAD, que retomó la actividad a finales de abril, todas las noches pulveriza de forma manual con líquido desinfectante bicicletas, pantallas, teclados y bases. Además, quien utilice estas bicicletas debe llevar guantes y evitar usar la pantalla y el teclado de las estaciones, por lo que se aconseja contratar el servicio a través de la app (móvil) o de la página web.

También se están recuperando los servicios de alquiler de patinetes. Así ha ocurrido en Madrid, cuyo Ayunta-

Nunca olvide lavarse las manos

En todos los servicios de movilidad compartida, se aconseja utilizar guantes (en las motos, obliga la normativa ministerial). Sin embargo, los profesionales sanitarios advierten de la falsa sensación de seguridad que dan los guantes porque, al utilizarlos, no somos conscientes de todas las superficies que tocamos y luego podemos llevarnos las manos a la cara sin darnos cuenta. Por eso, es recomendable siempre lavarse las manos al llegar al destino con agua y jabón o con un gel hidroalcohólico.

miento exige a las concesionarias que desinfecten los vehículos al menos una vez al día y obliga a los usuarios a realizar los trayectos con guantes.

OJO AL CASCO. Igual que las bicicletas, ciclomotores y motocicletas de alquiler también son una buena opción para moverse por las ciudades y mantener la distancia social. Pueden ir dos personas, si el vehículo lo permite, aunque ambos están obligados a llevar siempre guantes y casco, y mascarilla si no viven en el mismo domicilio. Pero si usan casco integral con visera no tienen que llevar mascarilla.

En cualquier caso, empresas de moto-sharing, como Cooltra, además de higienizar a diario vehículos (con especial atención en puños, asientos, retrovisores y baúles) y cascos (por dentro y por fuera), han aumentado la utilización de materiales de un solo uso (boinas y redrecillas y toallitas higiénicas). ♦

EL 20% DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO ESTÁN RELACIONADOS CON EL ESTRÉS

Del COVID-19 al estrés... y al accidente

La "destrucción de la vida cotidiana", el aislamiento, el miedo a contraer la enfermedad o la inquietud por la situación económica o laboral está causando estragos en nuestra salud mental. Y al volante, **una conducción distraída, desatenta o brusca e imprevisible es un cóctel explosivo.**

• Anabel GUTIÉRREZ

Nuestra salud mental está en riesgo. La Universidad Obrera de Catalunya (UOC) lo asegura tras analizar los resultados de una investigación que comenzó en abril, en colaboración también con otras universidades de Italia y Reino Unido. En concreto, la salud mental del 46% de los españoles alcanza niveles peligrosos, por encima de italianos (42%) y británicos (41%). Mientras en 2017, según datos de la Encuesta Nacional de Salud en España (ENSE), "la prevalencia de trastornos emocionales, ansiedad y depresión rondaba el 7%, a finales de abril de 2020, en pleno confinamiento por el COVID-19, estos valores se han duplicado, encontrándose en torno al 15% en ansiedad y al 12% en depresión", según el psicólogo Antonio Cano Vindel.

CAUSAS. El aislamiento, la "destrucción de la vida cotidiana" –como define esta situación el psiquiatra Alberto Fernández Liria–, la inquietud por la salud, por la economía o la situación laboral, está influyendo en nuestro estado de ánimo: irritabilidad, insomnio, fatiga, falta de atención... El equipo que dirige el catedrático de Psicología de la UNED, Miguel Ángel Vallejo, está analizando el impacto psicológico del CO-

VID-19. Aunque esta investigación aún está en curso, ya puede constatar que 1 de cada 3 participantes presenta un trastorno de ansiedad generalizado; 1 de cada 5 requiere intervención profesional para la depresión y los patrones de sueño se ven severamente alterados en 1 de cada 3. "Todo esto muestra un panorama preocupante", dice Vallejo. Y advierte que "las medidas de protección frente al virus, personales, como el lava-

LOS ESPAÑOLES HAN DUPLICADO SUS NIVELES DE ESTRÉS TRAS SOLO UNOS MESES DE CONFINAMIENTO

do de manos, o sociales, como mantener distancia física entre las personas, no reducen el malestar emocional, como

tampoco lo hace el tiempo que se dedica a buscar información sobre la COVID-19". Y es que, además del aislamiento hemos añadido otro factor causa de estrés y peligroso también al volante: la necesidad de estar permanente-

mente conectados a Internet. De media, según un estudio de Nielsen y Dynata, empleamos 79 horas a la semana, lo que supone el 47% de nuestro tiempo. Un 7% más que antes.

QUÉ ES EL ESTRÉS. Cuando se presenta una situación ante la que no sabemos cómo reaccionar, el organismo se pone en estado de alerta y activa mecanismos de emergencia absolutamente necesarios para hacerle frente. Sin embargo, niveles elevados de estrés pueden tener repercusiones muy graves en la salud y ser causa de conductas muy peligrosas al volante. Por encima de un valor 7 en los hombres y 8 en las mujeres, se considera un estrés elevado (si quiere comprobar el suyo responda al test de la página 43).

"El estrés es muy complejo", asegura Luis Montoro, catedrático de Se-

Fases del estrés

- **Alarma:** en esta fase el organismo detecta una situación ante la que no sabe responder y se activa, tanto a nivel físico como mental, para hacerle frente.
- **Resistencia:** si el problema no se soluciona rápidamente, el organismo se prepara para compaginar la energía que demanda el estrés y las necesarias para realizar funciones vitales.
- **Agotamiento:** es la fase en la que caemos cuando el estrés se alarga en el tiempo y es donde se manifiestan con contundencia los problemas de salud.





El conductor con estrés es agresivo e impaciente y realiza movimientos imprevisibles.

Conductas de riesgo

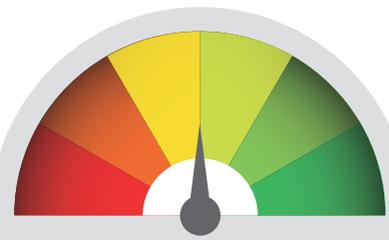
Un estudio realizado por Fesvial asegura que alrededor de un 20% de los accidentes de tráfico se relacionan –directa o indirectamente– con el estrés y sus síntomas. Estos son las conductas más peligrosas al frente de un vehículo:

- **Agresividad y hostilidad:** En esta situación las personas suelen ser menos pacientes y más impulsivas, generando numerosas conductas peligrosas por una deficiente percepción del riesgo.
- **Menos tolerantes a la frustración:** lo que da lugar a mayores problemas de relación y comunicación y menor tolerancia con las conductas de los demás usuarios de las vías.
- **Conductas que aparecen en estados graves de estrés:** aumento considerable de las distracciones, somnolencia o fatiga y mayor agresividad y otras alteraciones del ánimo. Todo esto puede inducir también al consumo de alcohol o de fármacos sin control médico.

guridad Vial y presidente de Fesvial, "hay muchos tipos, tiene muchas causas e incluso distintas fases (reacción de alarma, resistencia y agotamiento)". Y sus efectos sobre la conducción son muy peligrosos. Y enumera: "Fuerte alteración de la atención, incremento de la fatiga, entorpecimiento de la habilidad del conductor para integrar información, aumento de la agresividad, de las respuestas al volante, toma de decisiones más arriesgadas, menor percepción de los riesgos, etc."

ESTRATEGIA DE COMBATE. Para Antonio Cano es fundamental, en primer lugar, tener buena información sobre qué es el estrés y qué consecuencias tiene. En segundo lugar, entrenar habilidades para manejar el estrés y las emociones. Y recomienda la información que ofrece el Ministerio de Sanidad en: <http://www.bemocion.mscbs.gob.es/>

Miguel Ángel Vallejo asegura que aquellas personas menos afectadas por el estrés "son aquellas que buscan y toman medidas para resolver los problemas, reconociendo el malestar, pero sin dejar que éste les paralice. Sin embargo, las que se culpabilizan, le dan vueltas a los mismos pensamientos, o niegan y ocultan su malestar, son las que obtienen puntuaciones más elevadas".



¿Quiere saber si sufre estrés?

Conteste a estas preguntas indicando con una "X" cómo se ha sentido o ha pensado en cada situación en el último mes.

0: Nunca 1: Casi nunca 2: De vez en cuando 3: A menudo 4: Muy a menudo

1 ¿Con qué frecuencia se ha sentido incapaz de controlar las cosas importantes de su vida?



2 ¿Con qué frecuencia ha estado seguro sobre su capacidad para manejar sus problemas personales?



3 ¿Con qué frecuencia ha sentido que las cosas le van bien?



4 ¿Con qué frecuencia ha sentido que las dificultades se acumulan tanto que no puede superarlas?



PUNTUACIÓN

En las preguntas 1 y 4 sume las puntuaciones obtenidas.

En las preguntas 2 y 3 debe invertir las puntuaciones: 0=4; 1=3; 2=2; 3=1 y 4=0

RESULTADO

De 0 a 3 = bajo nivel de estrés

De 3 a 7 en hombres y 8 en mujeres = nivel moderado de estrés (La media española está en 5,25 en hombres y 5,6 en mujeres)

De 7/8 en adelante = alto nivel de estrés

Fuente: Escala de Estrés Percibido de 4 ítems (PSS-4) (Cohen, Kessler y Gordon, 1995; adaptación de Vallejo et al. 2018).



Adoptar buenas rutinas de sueño, evitar tabaco y excitantes o acostarse justo después de cenar, previene la fatiga al volante.

Del COVID-19 al estrés... y al accidente

► **NO CONDUCIR.** A la hora de realizar una actividad cotidiana, como conducir, si lo hacemos con un nivel de estrés moderado o bajo, Luis Montoro aconseja “no ponerse hora de llegada si se van a hacer muchos kilómetros, llevar ropa cómoda, escuchar música relajante, prescindir totalmente del teléfono móvil, evitar pitar o realizar gestos hostiles con otros conductores, llevar el aire acondicionado a unos 20-22 grados, hacer paradas frecuentes...” En cambio, si los pensamientos negativos adquieren tal fuerza que escapan a nuestro control

CON ESTRÉS AUMENTA LA PROBABILIDAD DE CONSUMO DE ALCOHOL Y FÁRMACOS SIN CONTROL MÉDICO

pueden aparecer conductas muy peligrosas: desviarse al centro de la calzada, no cambiar de marcha, ir demasiado despacio, pasar los kilómetros sin tener consciencia de ello... *“En la situación actual del COVID-19, si se ha sufrido algún tipo de estrés traumático fuerte, si se está tomando algún fármaco psicotrópico (antidepresivos, hipnóticos, ansiolíticos, etc.) o se tienen importantes reacciones psicofísicas (fuerte fatiga, insomnio, ansiedad incontrolable, alguna idea suicida, etc.) es absolutamente desaconsejable conducir por la alta posibilidad que existe de tener un accidente grave o mortal”*, asegura Montoro.

Y recuerda que el 20% de los accidentes de tráfico se asocian, directa o indirectamente con el estrés. ♦

Consejos para afrontar el estrés

- Duerma las horas necesarias.
- Intente bloquear pensamientos negativos
- Evite el consumo de alcohol y automedicarse
- No se ponga metas inalcanzables (presión del tiempo)
- Procure dedicar parte de su tiempo diario a realizar una actividad que le entretenga y le relaje
- Si está conduciendo escuche la música que le guste, no esté continuamente

pendiente de la información sobre la pandemia.

- Mantenga una dieta sana e hidrátense correctamente
- Reduzca el consumo de café y tabaco
- Y, si mientras conduce tiene un ataque de ansiedad o pánico (que se muestra con falta de aire, palpitaciones, sensación de ahogo o desbordamiento), lo más recomendable es parar el vehículo en una zona segura hasta que los síntomas hayan desaparecido o pedir ayuda a algún familiar.

ENTREVISTA

JESÚS MONCLÚS

Área de Seguridad Vial de Fundación Mapfre



“Hay que conducir solo si estamos en condiciones para ello”

¿El confinamiento está causando más estrés?

Claro que sí. Dormimos peor, estamos más preocupados por nuestra salud o la de nuestros familiares, o por nuestra situación o perspectivas económicas, con mayor estrés con los niños en casa todo el día... Aunque parezca mentira, muchas personas están realmente cansadas por largas jornadas de teletrabajo a pocos centímetros de una pantalla de ordenador. Sin olvidar, por supuesto, de la tremenda carga de trabajo de muchos trabajadores sanitarios, de servicios de emergencia...

Pero hay menos tráfico, menos atascos...

Efectivamente, los atascos generan estrés y el estrés, inseguridad vial. Pero se trata de situaciones puntuales. El porcentaje de vehículos que excede el límite de velocidad en puntos de control de radar ha aumentado durante el confinamiento, según datos de la DGT. Y lo mismo está pasando en Australia o en Massachussets, en EE UU, donde la tasa de mortalidad se ha duplicado durante el confinamiento, según parece debido al aumento de la velocidad de circulación, el cansancio de los conductores, etc. Del mismo modo que una calle o una carretera ancha nos incita a aumentar la velocidad, una vía sin apenas tráfico también nos anima a correr más, precisamente cuando estamos más cansados, distraídos o estresados.

¿Qué aconsejaría a estos conductores?

Lo primero, recordar que sólo debemos ponernos a los mandos de un vehículo si estamos en condiciones para ello. Si nos vemos estresados antes de coger el volante y podemos caminar o ir en bus, será más seguro. Si estamos conduciendo y nos vemos estresados, deberíamos hacer como con la somnolencia: detenernos en una zona segura, intentar relajarnos, airearnos y descansar.



EL CANSANCIO Y LA SOMNOLENCIA PUEDEN ESTAR DETRÁS DEL 30% DE LOS SINIESTROS VIALES

Conducir con tu enemigo al lado

Con la declaración del Estado de Alarma debido a la pandemia de COVID-19, **los problemas de sueño de la población española han aumentado el 30%**. Conducir sin haber dormido bien, ya sea por esta razón o por otras, como sufrir apnea del sueño, incrementa el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.

• Alicia DELGADO

Antes de que comenzara la cuarentena por la pandemia de COVID-19, casi el 60% de los españoles tenía problemas para dormir. Ese porcentaje podría haber alcanzado hasta el 90% durante el Estado de Alarma, según los cálculos de la doctora Elia Gómez Merino, neumóloga y médica experta en Medicina del Sueño de la Unidad de Sueño HLA Vistahermosa. El aumento de los niveles de ansiedad y depresión, por la falta de control de la situación, puede

provocar insomnio o problemas para conciliar el sueño.

FACTOR DE RIESGO. Según apunta la doctora Gómez, no dormir de forma correcta genera problemas metabólicos, cardiovasculares, cognitivos, gastrointestinales y emocionales. Establecer rutinas, evitar sustancias excitantes como alcohol o cafeína, realizar algo de ejercicio físico o evitar las siestas largas son algunos de los consejos para dormir mejor.

No tener un sueño reparador por la noche influye negativamente en la seguridad. ▶▶



Accidentalidad vial laboral: 100 millones de euros al año

El aumento de la actividad económica de los últimos años ha provocado un incremento de los accidentes viales laborales. Detrás de muchos de ellos, están la somnolencia y el cansancio. Según los datos del I Informe RACE sobre la Seguridad Vial Laboral en España, en 2018, se registraron 69.938 siniestros de tráfico relacionados con el trabajo, el 12% del total de la siniestralidad laboral. Las bajas por accidentes viales laborales suponen un coste anual de unos 100 millones de euros a la Seguridad Social. Los más propensos a sufrir un accidente vial laboral (en jornada o in itinere) son los más jóvenes, quienes llevan menos tiempo en su trabajo, los que trabajan en empresas grandes y quienes van en coche. Cataluña, Andalucía y Murcia son las comunidades autónomas con una mayor tasa de siniestralidad vial laboral.



España, pionera frente a la apnea

En 2016, España incorporó la Directiva Europea que regula las aptitudes psicofísicas para obtener o prorrogar el permiso de conducción; una de ellas hace referencia a la apnea del sueño. Sin embargo, nuestro país ya la había incluido años antes en el Reglamento General de Conductores (Anexo IV). Desde la DGT, se impulsa un protocolo para que los Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) realicen una valoración individualizada. Las personas diagnosticadas con apnea obligatoriamente deben presentar un informe de la Unidad del Sueño que les trata, en el que se especifica si la enfermedad está controlada, en especial la somnolencia y el tipo, cumplimiento y eficacia del tratamiento (CPAP, dispositivo de avance mandibular, pérdida de peso, etc.). En caso de que todo resulte positivo, se les renueva el permiso de conducción por un año si son conductores profesionales y por tres al resto.

No obstante, los especialistas recomiendan "realizar un cribado para detectar la presencia de un SAHS" y evaluar la somnolencia combinando la Escala de Epworth (un breve cuestionario en el que se pregunta sobre las situaciones cotidianas en las que una persona que queda dormida) con el cuestionario STOP-Bang (que incluye una serie de datos objetivos, como hipertensión arterial, índice de masa corporal superior a 35 kg/m², edad, circunferencia de cuello, etc.).

Conducir con tu enemigo al lado

► dad vial. El cansancio o la somnolencia diurna están detrás del 30% de los accidentes de tráfico, según el artículo que firmó el ya fallecido doctor Joaquín Terán (entonces responsable de la Unidad del Sueño del Complejo Asistencial de Burgos) y otros expertos en "Archivos de Bronconeumología". En dicho artículo se señala que estos siniestros viales tienen elevadas tasas de mortalidad. En general, se trata de accidentes en vías rápidas, que tienen lugar a media tarde o sobre la medianoche y con un único vehículo implicado que se sale de la carretera.

SUEÑO CRÓNICO. Ese grupo de expertos subraya que la somnolencia es "un importante factor de riesgo para los accidentes de tráfico". Y añaden que los más proclives a padecerla son los conductores profesionales (mayor tiempo al volante), quienes trabajan con turnos muy prolongados, las personas que duermen menos de 6 horas, quienes consumen alcohol, hipnóticos u otros medicamentos y "las personas que tienen síntomas relacionados con la presencia de apnea del sueño no diagnosticada u otros trastornos del sueño".

El doctor Fernando Masa, jefe de Neumología del Hospital San Pedro Alcántara de Cáceres y miembro de la SEPAR (Sociedad Española de Neumología y Cirugía Torácica), destaca que un estudio que se realizó en el año 2000 a 4.002 conductores, mostró que el 3,6% de los conductores españoles padecía sueño crónico durante el día (unas 500.000 personas, ya que ese año había unos 12 millones de personas con permiso de conducción en España). De ese porcentaje, el 81% reconoció haberse quedado dormido alguna vez al volante, mientras que el 25% lo hacía de forma habitual.

APNEA. Una de las enfermedades que más afectan a la calidad de nuestro sueño es la apnea. Un estudio de referencia, citado también por el doctor Masa, reali-

¿Enfermedad profesional?

Durante el Congreso de la Sociedad Europea de Respiración, celebrado en septiembre de 2019 en Madrid, se presentó un estudio sobre apnea del sueño, realizado en Italia a instancias de Federtrasporti (cooperativa italiana de camioneros), y en el que participaron 905 profesionales transalpinos entre marzo y diciembre de 2018. Aproximadamente la mitad de esos conductores sufría un problema respiratorio relacionado con el sueño como es la apnea.

Desde la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM), se señala que, según sus estudios, "los conductores que padecen apnea de sueño están 6 veces más expuestos a accidentes de tráfico que el resto de la población". De ahí que insistan en la necesidad de "que se realicen revisiones médicas periódicamente" para poder diagnosticar la apnea y poder tratarla.

zado en 1999 en los hospitales de Valdecilla (Cantabria) y Burgos, apuntaba que los conductores con apnea tenían hasta 6,3 veces más probabilidades de verse involucrados en un accidente de tráfico. Los expertos señalan que los efectos de la apnea en la conducción son similares a los que produce la ingesta de alcohol. El riesgo de estos pacientes se reduce al nivel de la población general si están bien tratados y tienen un buen control de la somnolencia diurna.

EL CONDUCTOR CON APNEA TIENEN UNA PROBABILIDAD HASTA 6,3 SUPERIOR DE SUFRIR UN ACCIDENTE

Masa explica que una persona con apnea severa siente cansancio y somnolencia durante el día y sufre de microsueños –segundos en los que se queda dormido sin darse cuenta–. Si se producen mientras conduce, puede acabar

saliéndose de la vía, invadiendo el carril contrario o chocando frontalmente. Además, un paciente con apnea tiende a distraerse mucho más y a cometer errores.

Desde la Sociedad Española de Sueño (SES), el doctor Javier Puertas, del Hospital Universitario La Ribera (Alcira, Valencia), asegura que el 10% de la población adulta española sufre apnea del sueño o SAHS, y que aproximadamente el 70% está sin diagnosticar. En su opinión, esta



Diagnóstico, fundamental

En este análisis, también coincide Comisiones Obreras (CC.OO.). *“Cuando se conoce un caso, se pone un tratamiento y se reducen o eliminan las causas. El problema es cuando no se detecta”,* apunta Juan Munuera, responsable de salud laboral del sector de carretera de este sindicato. Dice que esta es una cuestión *“bastante preocupante”,* ya que afecta tanto a los accidentes en misión como a los que se registran in itinere (de camino al trabajo o vuelta a casa). Según explica el representante de CC.OO., muchas veces los trabajadores que sufren

SAHS lo ocultan porque temen perder el permiso de conducir o que la empresa los despidan. Por eso, es muy importante, insiste, que su entorno lo detecte (empresa, compañeros y familiares) y reaccione. Desde el sindicato UGT, además de pedir más campañas de concienciación, también plantean que la apnea del sueño pueda ser reconocida como enfermedad profesional vinculada al transporte por carretera. Entre otras cosas, exigen introducir en los convenios colectivos cláusulas específicas de vigilancia de la apnea y planes médicos específicos.

es una enfermedad cada vez más controlada, pero también con más prevalencia.

Puertas admite que la relación entre apnea y somnolencia diurna es *“robusta”,* ya que por la noche no se produce un sueño reparador *“ni en tiempo ni en calidad”* debido a la falta de oxígeno.

¿QUÉ ES EL SAHS? Según el doctor Masa, el Síndrome de Apnea Hipopnea del Sueño (SAHS) es una enfermedad muy frecuente, *“prevenible y tratable”,* que afecta a las personas mientras duermen. Consiste en *“una parada total o parcial del paso del aire que habitualmente entra y sale de nuestros pulmones”*. En los casos más severos, añade, se producen hasta 600 paradas respiratorias en una noche.

Como la zona de la garganta se colapsa, el cerebro se despierta y da orden de abrir la faringe. ¿Cuál es la consecuencia? La persona con SAHS suele roncar de forma sonora y no tiene un sueño reparador durante la noche.

Obesidad, hipertensión y grasa acumulada en la zona del cuello son algunas de las causas que llevan a la apnea del sueño. Según el doctor Puertas, el 50% de las personas obesas padecen SAHS. Además, la

incidencia de los casos más graves es del 5% en los hombres y del 3% en mujeres. Entre ellos y ellas, no hay muchas diferencias en cuanto a los síntomas, aunque la incidencia de esta enfermedad en ellas es mayor a partir de la menopausia, cuando se producen determinados cambios morfológicos (acumulación de grasa, también alrededor de la faringe).

TRATAMIENTOS. Para los casos más severos de SAHS, se utiliza para dormir

una máquina denominada CPAP (siglas en inglés de Continuous Positive Airway Pressure), que, a través de una mascarilla que se coloca sobre la nariz y/o la boca, mete aire en los pulmones im-

pidiendo que se cierre la garganta. Para los casos muy graves, se plantea algún tipo de cirugía, aunque estas opciones están cada vez más en desuso por ser *“muy agresivas y poco efectivas”,* explica el doctor Masa.

Los pacientes con SAHS moderado o leve tienen otras alternativas que pasan por la bajada de peso y/o dejar de fumar. Recientemente se han empezado a utilizar los llamados dispositivos de avance mandibular, que se introducen en la boca para dejar más espacio en la garganta. ♦

EL 30% DE LOS ACCIDENTES SE RELACIONAN CON LA SOMNOLENCIA DIURNA

Vivir con apnea

Juan Manuel | Periodista. 60 años.

“Nunca pensé que pudiera tener apnea”

Juan Manuel nunca sintió cansancio ni somnolencia diurna, ni cuando conducía. No hubo señales de alarma ni siquiera al hacer viajes largos. Por eso, *“nunca pensé que pudiera tener apnea”*. Pero, un día fue a una revisión rutinaria de la hipertensión y el médico suplente que estaba le preguntó si roncaba y le aconsejó un estudio del sueño, que dio positivo. Desde ese momento, utiliza CPAP para dormir.

Cuenta que, desde ese momento, duerme mejor: *“Mi mujer me dice que ronco menos y que ya no tengo esos parones en la respiración que eran angustiosos”*. Ha conseguido reducir la medicación para la hipertensión. Pasa revisiones anuales, para ver si, en algún momento, puede prescindir de la máscara para dormir.

Chari | Profesora jubilada. 63 años.

“He notado muchísima mejoría”

Solía conducir únicamente de casa al trabajo y no hacía viajes largos. Quizá por eso nunca sintió somnolencia o cansancio ni al volante ni durante la actividad diaria. Sin embargo, a las 9 de la noche, cuando se sentaba en el sofá, se quedaba dormida y solo se despertaba para ir a la cama. Desde hace 3 años, utiliza la CPAP, tras ser diagnosticada de apnea severa y después de insistir su familia en que roncaba mucho y muy alto. Asegura que con la CPAP ha notado *“muchísima mejoría”* y que le costó *“menos de lo que yo pensaba”* acostumbrarse a dormir con la máquina.

José Lucio | Conductor de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT). 50 años.

“Intentaba mantenerme despierto tomando café y té”

Para José Lucio, conducir su autobús por Madrid llegó a ser insoportable debido a la fatiga y somnolencia que sentía todos los días. Intentaba mantenerse despierto tomando café y té o comiendo pipas, hasta que decidió que era el momento de ir al médico. Le dieron la baja. Todavía sigue sin trabajar porque *“mi caso es un poco más complejo que una apnea normal”*. Tiene pendiente una cita con el neurólogo y la Unidad del Sueño debido a las pesadillas que sufre.

Hace varios meses que le diagnosticaron apnea del sueño grave y lleva algunas semanas utilizando la CPAP para dormir, aunque le está costando mucho acostumbrarse: *“Es muy incómoda. Pareces un piloto de avión y tienes que buscar posturas nuevas para dormir”*.

Dice José Lucio que su empresa, la EMT, no puso ninguna objeción cuando comunicó que tenía apnea. *“Es una enfermedad común”,* explica. Hace unos años la propia empresa pidió voluntarios para realizar un estudio. Añade que los trabajadores que sufren apnea mejoran rápido con la CPAP y *“quienes no lo hacen dejan de conducir y se les acopla en otro puesto de trabajo”*.

Jordi
Évole
PERIODISTA

Jordi Évole ha vuelto con un nuevo programa en La Sexta. Después de doce años al frente de "Salvados", el periodista barcelonés ha entrado en la cárcel para las diferentes entregas de "Lo de Évole". Así, entre otros, ha podido hablar con los políticos Oriol Junqueras y Francisco Granados, Santiago Cobos, el preso que inspiró a Luis Tosar para "Celda 211", algunas mujeres de la prisión de Barcelona y condenados por delitos de seguridad vial.

“El coche nos puede convertir en energúmenos en cualquier momento”

• Emmanuel ZOCO

¿Por qué decidieron incluir un programa dedicado a los presos por delitos de tráfico en "Lo de Évole"?

Porque pensamos que era un tipo de preso que no es el convencional, que cualquiera en nuestra sociedad podía identificarse con esa persona sin antecedentes que tras cometer un delito de tráfico se ve abocado a cumplir condena en prisión. Nos parecía que era el perfil más parecido a cualquier espectador que nos pudiese estar viendo.

¿Qué le llamó más la atención al hablar con ellos?

Me sorprendió mucho el sentimiento de culpa que tiene la mayoría; hay un instante en su vida en el que todo cambia y que además ese hecho —no digo en el cien por cien de los casos, pero en un porcentaje muy alto— acaba marcándoles el resto de la vida. Es un momento que les viene a la cabeza a menudo, que les culpabiliza, que les hace pensar en las familias que han dejado sin un padre, sin una madre, sin un hijo y eso es difícil de superar.

Al conversar con ellos tendrían muy presentes a víctimas y familias...

En los casos que encontramos, la verdad es que casi que no hizo falta preguntar por

la víctima o la familia de la víctima, les salía prácticamente solo, de manera natural. En su discurso ya tenían incorporado el hablar sobre esas personas a las que habían infligido un daño irreparable.

¿Al volante se suele poner como el Follonero o mantiene la calma?

El coche tiene esa especie de encapsulamiento que nos puede convertir en unos energúmenos en cualquier momento ante

“NORMALMENTE SE VE A LAS VÍCTIMAS. CON NOSOTROS, LOS RESPONSABLES DE LOS ACCIDENTES DABAN LA CARA”

un claxon que te molesta, ante una imprudencia de otro conductor o incluso, a veces, defendiéndote de una imprudencia que tú has cometido... Pero cada vez estoy más calmado en el coche. Me ha ayudado mucho también el llevar ahora un coche eléctrico; para que me gaste menos batería corro menos y la verdad, estoy encantado. Y también llego, un poquito más tarde, pero llego perfectamente.

¿Ha cambiado su forma de conducir en los últimos años?

Los días de grabación y los posteriores a la emisión del programa de los condenados por delitos en carretera sí tenía muy presentes muchas cosas que me habían contado. Luego te das cuenta de que vuelves a relajarte y de vez en cuando, en un semáforo, miras el móvil y haces esas cosas que deberíamos erradicar. Pero hay otros factores que me han influido además del programa. La edad también te calma y el coche eléctrico, que es una conducción muy diferente a la que hacía hasta ahora, sobre todo porque me da la sensación de que todo es más suave, menos veloz, pero más placentero.

¿No da entonces mucha importancia a la velocidad?

No. La velocidad nunca ha sido importante para mí. Nunca me ha gustado correr mucho, me da miedo adelantar; bueno, en autopista con varios carriles, no, pero meterte en el carril contrario para adelantar en una carretera nacional no desdoblada siempre me ha dado un poco de respeto.

¿Qué opina de los límites de velocidad actuales?

Estoy de acuerdo. Incluso a veces cuando me he quejado porque he pensado que algún límite de velocidad estaba puesto para situar un radar con cierto afán recau- ▶▶



Esta entrevista se realizó antes del Estado de Alarma

Jordi Évole

► datorio, se me ha pasado. He pensado que si aquí han bajado la velocidad por algo será. En un tramo de la Ronda de Barcelona de 80 pasa a 60 km/h y hay un radar; al principio me daba rabia y ahora pienso que si está así, bien puesto está.

¿Extrema las precauciones desde que es padre?

Sí, y no solo por mí. Mi hijo es muy prudente, y enseguida me recuerda lo de la velocidad, incluso si aparco en zona de carga y descarga se pone nervioso y te dice no, aquí no se puede, y yo le digo “si vamos a estar cinco minutos”, y él dice “no, papá, vete a una zona azul”. A veces los chavales tienen más sentido común que los padres.

¿Le han enseñado desde el principio educación vial?

Sí. Yo le puedo dar recomendaciones como “*ponte el cinturón; no arranco hasta que no te lo pongas*”, pero él de vez en cuando me dice frases como “*baja la velocidad...*” Es algo recíproco, a veces yo le aconsejo y otras él a mí. La conducción es algo cotidiano, de todos los días, y tan transversal... En el coche va desde el conductor con más de 18 años hasta el bebé. Creo que los niños son

“LA EDAD TE CALMA Y EL COCHE ELÉCTRICO, QUE ES UNA CONDUCCIÓN MUY DIFERENTE, SOBRE TODO PORQUE DA LA SENSACIÓN DE QUE TODO ES MÁS SUAVE, MENOS VELOZ, PERO MÁS PLACENTERO”

muy conscientes de lo que significa conducir y de sus riesgos. De pequeños, mi generación era más inconsciente. Ahora las campañas han hecho mella en los pequeños y te lo hacen saber y está muy bien que suceda.

¿Han hablado ya de la respuesta si su hijo de 13 años les pide una moto? ¿Y de cuando empiece a salir?

Hemos comentado lo de sacarse el carné, pero tampoco lo veo como esos niños obsesionados con “*cuando tenga 18 años voy a tener el carné enseguida*”. Es un chaval tranquilo. Cuando llegue el momento, confiaré bastante en su sentido común al coger el volante; supongo que no pegaré ojo hasta que vuelva a casa, pero depositaré toda mi confianza.

¿Por qué en España cuesta concienciarse sobre los riesgos de conducir después de haber tomado alcohol?

Es una razón cultural. Un fin de año en Suecia yo era el encargado de llevar el coche y quise brindar cuando cogió la copa toda la mesa; éramos un grupo importante de nórdicos y tres o cuatro españoles. Me miraron como a un asesino en serie. Dejé la copa, cogí el vaso de agua y brindé con agua. Allí lo tienen claro: el que lleva el coche esa noche se sacrifica y no toma ni gota de alcohol. Aquí somos más laxos, siempre calculamos que con una copa o con dos cervezas no pasa nada y te las tomas. Aquí nadie en la mesa te va a afear que lo hagas, supongo que te van a afear y eso sí

que pasa cuando se te va la mano. Al final sigue saliendo más barato ir en taxi, en metro o en autobús que coger el coche y arriesgarte a una multa o, peor, a un accidente.

¿Cómo ve la convivencia de patinetes, bicis, peatones y conductores?

Hay un poco de caos, pero será cuestión de acostumbrarse. Está bien que haya este transporte alternativo y ecológico, pero si lo ordenamos entre todos un poco, mucho mejor. Soy de bicicleta para salir a hacer deporte el fin de semana, pero al vivir y trabajar fuera de Barcelona debo usar vías rápidas para trabajar.

¿Qué le parecen las medidas para restringir la contaminación?

Son estupendas. Yo he acabado con coche eléctrico porque el que tenía ya no podía

circular por Barcelona y no es que tampoco use mucho el coche en Barcelona pero he debido cambiarlo porque a veces sí tengo que ir. La verdad es que es muy satisfactorio ver que puedes no consumir gasolina o gasoil y moverte con facilidad.

¿Cómo pueden los medios de comunicación ayudar a evitar los accidentes de tráfico?

Siendo pedagógicos y explicando las consecuencias que tiene a veces una imprudencia y mirando hacia lugares donde normalmente no se mira. Nosotros hicimos ese programa sabiendo las dificultades que tendría encontrar personas que han causado accidentes y que cumplen condena. Normalmente, en este tipo de programas vemos a las víctimas y no a los culpables y nosotros giramos la mirada: los responsables del accidente daban la cara y eso tenía un valor muy importante.

¿Qué balance hace del programa tras los primeros meses de emisión?

Estamos muy contentos, porque, cuando haces un cambio, corres el riesgo de que la gente no acuda y nuestra audiencia, a pesar de que el consumo de televisión está bajando por las plataformas, están siendo buenas y los espectadores siguen acudiendo los domingos por la noche. Me da la sensación de que hemos hecho unos programas –entre ellos el dedicado a los delitos de tráfico– muy útiles.

¿Tuvo claro desde el principio escoger la cárcel como escenario para la primera temporada?

Ésta era ésta una de varias ideas y fuimos adelante sin saber que iba a haber tantas dificultades, sobre todo por las instituciones públicas estatales. Fue más difícil de lo que pensábamos, pero cuando el reto es mayor, la satisfacción cuando lo logras también es mayor. ♦





MÁS DE 2.000 CONCESIONARIOS DE COCHES TIENEN QUE ADAPTARSE A LAS NUEVAS CONDICIONES DE VENTA IMPUESTAS POR EL COVID-19

Reinventarse para sobrevivir

El 76% de quienes están valorando comprar un coche dice hacerlo porque les ofrece más garantía higiénica que el transporte público. Esa preocupación sanitaria también hace que prefieran no acercarse al concesionario. Y el sector lo sabe. Por ello, está acelerando sus canales digitales y propuestas **para que el proceso de compra pueda realizarse de forma segura, virtual, fácil y flexible.**

• Andrés MÁS

Según el informe "COVID-19 y el consumidor automovilístico", de la consultora Capgemini, un 36% de los españoles valora actualmente la compra de un coche y de ellos, un 76% cree que una de las principales razones es la mejor higiene que ofrece un ve-

hículo propio en relación al transporte colectivo.

Hasta ahí, buenas noticias para el sector. Sin embargo, la preocupación por la salud también va a modificar la forma de comprar y, según el citado estudio, un 48% de los españoles prefiere evitar, al menos temporalmente, la visita a un concesionario. Y se incide en la

importancia de que las marcas de coches mejoren la experiencia digital del usuario y aceleren la digitalización de los concesionarios, con innovaciones en la entrega de vehículos de prueba, el mantenimiento sin contacto humano y tecnologías como la realidad virtual y aumentada.

Algo parecido indica un informe de la situación dado a conocer por Faconauto (patronal de los concesionarios): *"Es probable que las ventas de automóviles online ganen fuerza. Principalmente porque los clientes se inclinarán hacia modos de compra donde se minimice el contacto"*. Por este motivo, explican que los distribuidores deben fortalecer su canal digital para que el proceso de compra también se pueda realizar de forma virtual, fácil y flexible.

DEBEN ACELERAR. Este es un cambio que el sector llevaba años realizando, y que el COVID-19 va a obligar a acelerar. Y aunque muchos ya habían dado ese salto digital, puede que sea ►►



Lo que viene y lo que se va

Facilitar al cliente el proceso de compra con medios digitales para permitir acceder a toda la información relevante sobre el coche, consultar los perfiles y disponibilidad de los vendedores y seleccionar el que le guste para que le asesore en todo el proceso de compra, realizar gestiones administrativas (financiación, matriculación, aseguramiento...), reservar una prueba del vehículo, o recibir el coche en la puerta de casa, son algunos de los nuevos servicios que ofrecen las marcas. Esto cambiará, por ejemplo, esa 'obsesión' de ir de tienda en tienda buscando el mejor precio y poniéndose al volante de diez o doce coches futuribles en una mañana. A partir de ahora, antes de ir a ver un coche el cliente habrá solicitado cita. Y cuando vaya, sólo estará allí el tiempo necesario para verlo en vivo, encargarlo y firmar el pedido. Si lo quiere probar, el proceso será algo más complicado, ya que los coches de prueba del concesionario habrán tenido que someterse a un protocolo de desinfección que requiere tiempo, personal e inversiones.



La venta online puede experimentar un crecimiento ante los 'recelos' de los compradores para acercarse a los concesionarios

Reinventarse para sobrevivir

► el momento de consolidar ese cambio de chip y reinventar la forma de vender un coche para la mayoría de los alrededor de 2.200 concesionarios que hay en España.

Para Mikel Palomera, director general de Seat, el 80% de los procesos de compra de coche ya es digital, pero también asegura que los concesionarios seguirán siendo fundamentales y que Seat está priorizando su supervivencia. Una opinión compartida por Faconauto, que asegura que, "a pesar de la creciente necesidad de digitalización, el papel de los concesionarios no se diluirá. Muchos clientes seguirán queriendo ir a la

exposición para ver los coches, realizar la prueba de vehículos o para la compra final".

"La vida digital del consumidor de automoción", estudio de mercado elaborado por Nielsen (compañía global de medición y análisis de datos), señala que de los 24 pasos que en promedio da un cliente al comprar coche, 19 son digitales. Entre los primeros destaca la visita a la web del concesionario, la visualización de vídeos en YouTube o el uso de las redes sociales para comparar vehículos. Está claro que, antes de la hecatombe, una gran mayoría de los compradores ya hacía todo esto, pero la nueva situación y el camino hacia la normalidad va a requerir cambios más profundos, so-

bre todo en cuanto al trato directo con el cliente que querrá seguir visitando un concesionario para ver "de verdad" su coche, su tamaño, su espaciosidad, su maletero..., en definitiva, para tocar la segunda gran inversión que realiza una familia después de una casa.

CONSUMIDOR NUEVO. Está claro que la opinión generalizada es que la misión del concesionario seguirá siendo clave. Laureano Turienzo, uno de los mayores expertos del mundo en ventas, mantiene una opinión algo contraria a que Internet acapare el máximo protagonismo en las ventas, pero aboga por adaptarse: "Todas nuestras estrategias para que los consumidores estén más



Así es el protocolo de una marca

Ford es una de las marcas que ha dado a conocer los protocolos de actuación para mantener sus instalaciones fuera de peligro de contagio. Y en lo que se refiere a los vehículos de exposición, los de los clientes de taller y la flota de modelos de prueba y cortesía pasarán por un proceso de limpieza e higienización exhaustivo, con especial énfasis en las superficies de contacto como volante y controles, salpicadero, manecillas de puertas, conductos de ventilación, palanca de cambios, freno de mano, reposabrazos, controles de ventanillas, espejos, guantera y cinturones, en las que se aplicarán geles desinfectantes específicos. Una vez desinfectado, al vehículo se le coloca un precinto que indica que ya está disponible para su uso por el cliente. La llave del vehículo se guardará de forma higiénica en una bolsa



de plástico para evitar la manipulación directa por personas distintas al propietario. En el momento de la entrega, el cliente recibirá un certificado de limpieza y desinfección del vehículo firmado por la persona que ha prestado ese servicio, además de un desglose de las medidas de limpieza adoptadas.

tiempo en las tiendas deben desecharse; ahora toca generar seguridad, comodidad y rapidez". Y para ello, apunta algunas sugerencias, por ejemplo, "los vendedores deberían usar muchas estrategias para conversar con los clientes antes de que estos vayan a realizar la compra física". Y opina que las ventas online subirán, pero duda que en las proporciones que está diciendo alguna consultora norteamericana, "simplemente porque las empresas no están preparadas técnicamente ni financieramente para que la mayor parte de sus ventas sean online". En cualquier caso, para Turienzo la clave es "pensar y no tener dudas de que cuando abramos las puertas de nuestras tiendas, aparecerá por ellas un consumidor nuevo".

Y esa estrategia es la que ha tenido que adoptar el sector casi a la fuerza y quien se había quedado atrás tendrá



El trato directo en el concesionario va a requerir cambios profundos.

que correr. Así, muchas marcas incluyen ya en su página web un chat en directo para asesorar al comprador, han potenciado sus configuradores, ampliando la cobertura de teléfonos de Atención al Cliente o simplemente ya garantizan

a través de su web una fuerte limpieza y desinfección de las instalaciones y de los vehículos en exposición o de prueba, siguiendo los protocolos recomendados —uso de material de protección, llaves en bolsas de plástico, fundas de asiento, pomo y volante...—. También hay que tener en cuenta que los concesionarios acumulan alrededor de 200.000 coches a los que deberán dar salida. Y es probable que los compradores encuentren las mejores oportunidades de la historia reciente, con descuentos y precios nunca vistos. Pero la economía española entra de nuevo en una crisis profunda con resultados devastadores que dejan en el aire el poder adquisitivo de los posibles compradores. Por ello, Gerardo Pérez, presidente de Faconauto pide "ayudas del Gobierno, y no penalizar ninguna tecnología".

Pero de lo que no cabe duda es de que los clientes no serán los mismos. Así, los expertos de MSX International 'dibujan' tres posibles clientes que marcarán la actuación del concesionario en su vuelta a la actividad. "Nos vamos a encontrar con clientes que siguen queriendo ir a la concesión pero con un mínimo de seguridad. Otros que querrán desarrollar todo el proceso de forma virtual. Y, por último, otros que demanden un mix de ambas situaciones". Por ello, creen vital que el concesionario sea capaz de "convivir con los procesos digitales y los físicos". ♦

Sello concesionario protegido

Faconauto, ha creado el sello distintivo "Concesionario protegido frente al COVID-19", por el que garantizan el compromiso de adoptar las medidas necesarias en sus instalaciones y vehículos para generar confianza y seguridad a sus clientes y empleados. Y cuenta con la supervisión del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo y la aprobación del Ministerio de Sanidad. Unas normas que tienen que ver con la seguridad de las personas, la seguridad en los procesos de venta y reparación y la higienización de los concesionarios mediante las técnicas más eficaces.



Mercedes GLB 200 d 7 plazas

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 43.712 €



EMISIONES DE CO₂:
126 g/km
IMP. MATRIC.:
4,75%



Estética:	7
Acabado:	8,5
Habitabilidad:	9
Maletero:	8
Confort:	9
Potencia:	8
Cambio:	9
Aceleración:	8
Consumo:	7,5
Nota media:	8,2
Estabilidad:	8
Suspensión:	9
Frenos:	7
Luces:	8
Media seguridad:	8

LO MEJOR



- Habitabilidad
- Maletero
- Calidad

LO PEOR



- Precio elevado
- Equipamiento de serie
- Motor algo ruidoso

La opinión de

Autofácil

El "GLB" es un SUV basado en la plataforma del "Clase A". Está disponible en 5 y 7 plazas, esta última por 1.037 euros más. Es el hermano del "GLA", pero con un planteamiento menos familiar. De hecho, cuenta con la banqueta trasera corrediza, algo que le permite ofrecer un mayor o menor volumen de maletero. En función de todo esto, su maletero oscila entre los 500 y los 760 litros y se queda en 130 litros si se utilizan las 7 plazas. Por habitabilidad, las plazas traseras están en

la media del segmento, mientras que el salpicadero es idéntico al del Clase A, con grandes pantallas, aspecto muy moderno y buena calidad de acabados. En marcha, esta versión lleva un motor 2.0 turbodiesel de 150 CV que destaca por bajo consumo y buena respuesta, ayudado también por un eficaz cambio automático de ocho velocidades. La parte más criticable de es que resulta más ruidoso y transmite más vibraciones de las esperadas. El chasis destaca por comodidad, y su comportamiento es bueno porque sus reacciones son nobles y predecibles.

www.mercedes.es

MOTOR: Turbodiesel, 150 CV.

CARBURANTE: Diésel.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales y laterales delanteros. Airbags de cortina. Control cambio de carril. Control presión neumáticos. Control de velocidad adaptativo. Anclajes Isofix. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,63 m. • Ancho 1,83 m. • Alto 1,65 m.

MALETERO: 500/640 litros.

CONSUMO MEDIO: 5,5 l/100 km.

Ford Puma 1.0 Ecoboost 155 MHEV

La opinión de

Motor16

El Ford Puma -semi-híbrido no enchufable-, posiblemente, la alternativa más pasional del segmento B-SUV por su imagen de crossover coupé, pero sobre todo por su tacto de conducción y por su rendimiento. Ofrece cinco modos de uso a escoger entre los programas: Normal, ECO, Deportivo, Resbaladizo y Pista. En el Deportivo, el coche ofrece mayor cifra de par motor y en el ECO Ford anuncia una rebaja en el consumo de hasta el 9%. Además de divertido y seguro por su gran agarre en curvas, recurre a un sistema de hibridación ligera con una batería de 48 V cuya energía eléctrica acumulada en las frenadas y retenciones ayuda al motor de explosión ahorrando combustible. Ofrece 401 litros de maletero en esta versión por la ubicación de la batería. Es un enorme espacio que llega casi hasta el asfalto y que incluso bajo una alfombra de goma incluye un desagüe con tapón. Claro que no todo son virtudes: el espacio en las plazas traseras es justo, en algunos momentos el motor de tres cilindros suena más de la cuenta y el consumo es muy sensible al tipo de uso.

www.ford.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 23.360 €

EMISIONES DE CO₂:

99/101 g/km

IMP. MATRIC.:
0%



Estética:	8
Acabado:	8
Habitabilidad:	5
Maletero:	9
Confort:	5
Potencia:	8
Cambio:	8
Aceleración:	8
Consumo:	6
Nota media:	7,2
Estabilidad:	10
Suspensión:	9
Frenos:	9
Luces:	9
Media seguridad:	9,2

LO MEJOR



- Comportamiento
- Prestaciones y etiqueta C
- Calidad general y maletero

LO PEOR



- Plazas posteriores justas
- Sin salida de aire traseras
- Ruido al acelerar

MOTOR: 155 CV + batería 48 V

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Airbags delanteros, laterales y de cortina para conductor y pasajero. Sistema de precolisión con

frenado activo y detección de peatones. Arranque en pendiente. Mantenimiento de carril. Limitador de velocidad. Sensores de aparcamiento. Star Stop. Control presión neumáticos. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,18 m. • Ancho 1,80m. • Alto 1,53 m.

MALETERO: 401 litros.

CONSUMO: 4,4 l/100 km.

Opel Corsa 1.2 T 100 CV

LO MEJOR

- Calidad de rodadura
- Motor agradable.
- Equipamiento.



LO PEOR

- Plazas traseras justas
- Plásticos mejorables
- Diseño cuadro



RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★
PRECIO: 17.700 €



EMISIONES DE CO₂:
124 g/km
IMP. MATRIC.:
4,75%



Estética:	7
Acabado:	7
Habitabilidad:	6
Maletero:	7
Confort:	8
Potencia:	8
Cambio:	7
Aceleración:	9
Consumo:	7
Nota media:	7,3
Estabilidad:	8
Suspensión:	8
Frenos:	7
Luces:	7
Media seguridad:	7,5

La opinión de

COCHE actual

Tras la integración de Opel con PSA, el motor 1.2T de gasolina y 100 CV del nuevo "Corsa" procede, precisamente, de PSA, y le permite desenvolverse con solvencia en cualquier situación.

Se mueve con soltura en ciudad, pero también en carretera en los trazados que exigen continuos cambios de ritmo. Además, frente a sus principales rivales, Opel ha logrado un punto extra en calidad de rodadura

y en capacidad de absorción de su suspensión, pero sin que acuse movimientos de carrocería más amplios. Tiene aplomo de gran coche, lo que redondea con uno de los consumos más bajos en su categoría para su nivel de potencia –tiene una excelente aerodinámica–. Su puesto de conducción es funcional y de estilo clásico, y las plazas traseras algo justas. Ofrece una amplia cobertura en ayudas a la conducción y su precio –tiene 3.000 euros de descuento– es otro argumento a favor.

www.opel.es

MOTOR: 1.199 cc. • 100 CV a 5.500 rpm.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales delanteros. Airbags de cortina. ESP con asistente arranque pendiente. Detector de fatiga del conductor. Frenada automática de emergencia con detector de peatones. Asistente cambio de carril. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,06 m. • Ancho 1,77 m. • Alto 1,434 m.

MALETERO: 309 litros.

CONSUMO MEDIO: 5,5 l/100 km.

Silence S01 (eléctrico)

LO MEJOR

- Finura y aceleración
- Capacidad para dos cascos
- Batería extraíble con trolley



LO PEOR

- Precio
- Instrumentación
- Peso elevado batería



La opinión de

SOLOMOTO

La llegada de nuevos actores en la movilidad eléctrica urbana confirma que vamos por buen camino. Uno de ellos es la española Silence, que acaba de lanzar su S01, un scooter eléctrico urbano y de plataforma plana equivalente a uno de motor de gasolina del octavo de litro. Tiene muchos pros: su estética y acabados son buenos, su aceleración impresionante, y su silencio de marcha y buen funcionamiento son simplemente sorprendentes, además de que tiene conectividad por Bluetooth con nuestro móvil a través de una app, con lo que siempre tendremos el scooter localizado –un perfecto antirrobo–. Además, bajo el asiento caben dos cascos integrales y tiene una batería extraíble con trolley incorporado, lo que facilita la recarga. Y lo mejor de todo es que este S01 es de fabricación nacional, concretamente en la provincia de Barcelona, lo que no deja de ser bueno para nuestro PIB industrial. Tiene puntos mejorables, como la instrumentación por pantalla LCD monocroma, unas suspensiones algo secas y una batería de peso elevado, pero en conjunto es un muy buen scooter.

www.silence.eco/

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★
PRECIO: 6.250 €

EMISIONES DE CO₂:
0 g/km
IMP. MATRIC.:
0%



Estética:	7
Acabado:	7
Pos. conductor:	9
Pos. pasajero:	8
Equipamiento:	7
Motor:	9
Instrumentación:	6
Aceleración:	10
Consumo:	9
Nota media:	8
Estabilidad:	9
Suspensión:	7
Frenos:	10
Luces:	8
Media seguridad:	8,5

MOTOR: Eléctrico refrigerado por aire en el cubo de la rueda trasera

- **Cilindrada:** Equivalente a 125 cc.
- **Arranque:** Por llave.
- **Autonomía:** 90-115 km.
- **Tiempo recarga:** 8 horas.
- **Batería:** De iones de litio.

TRANSMISIÓN: Directa.

FRENOS: Disco delantero y simple trasero, con CBS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla hidráulica; trasera, por monoamortiguador lateral.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 120/70-15"; trasero, 140/70-14".

DIMENSIONES:

- **Longitud:** 2.000 mm
- **Altura asiento:** 805 mm.
- **Peso:** 154 kg.

Vehículo a punto, tras el parón

La cuarentena a la que nos ha obligado la pandemia de COVID-19 también inmovilizó a los coches. Por eso, es conveniente que, antes de retomar la actividad diaria, realicemos una puesta a punto de nuestro vehículo. La falta de movilidad puede provocar daños y poner en riesgo nuestra seguridad. Según la cadena Euromaster, unos 12 millones de turismos necesitarán pasar una revisión.



REVISIÓN VISUAL. Con una simple vuelta al vehículo, comprobamos que no hay manchas en el suelo. Al levantar el capó, miramos que no haya fugas de líquidos y que las correas y los manguitos están bien.

NIVELES DE LÍQUIDOS. Es una comprobación importante, ya que afecta al funcionamiento del motor: aceite, refrigerante, frenos, dirección y lavaparabrisas.

BATERIA. Es el elemento que más sufre la inmoviliza-

ción temporal. Nos daremos cuenta al intentar arrancar. **NEUMÁTICOS.** Debemos mirar la presión y el estado de las ruedas.

LUCES. Hay que verificar que todas funcionan correctamente: posición, intermitentes, frenado y marcha atrás. Revise también los testigos del salpicadero.

ESCOBILLAS. Compruebe su estado y cámbielas por unas nuevas si fuera necesario. Limpie la suciedad acumulada en los cristales.

Escuchando el silencio

¿Sabe lo que es una cámara anecoica? Se trata de una instalación cuyas condiciones acústicas quieren emular el silencio absoluto. Con ella están trabajando los especialistas de Seat con el objetivo de identificar y reducir al máximo los ruidos desagradables dentro de sus vehículos. Quieren conseguir que solo se escuchen los sonidos que aportan información: el motor, las ruedas girando, el cierre de una puerta, la ventilación, etc. En definitiva, lograr que sea armónico lo que se perciba, para que todo funcione como una orquesta sobre ruedas.



No más puntos ciegos

Dicen que cuatro ojos ven más que dos. Esa es la filosofía del monitor Blind-Spot View, el nuevo asistente a la conducción que incorpora el Kia "Sorento" y que elimina los ángulos muertos. Cuando el conductor activa el intermitente para cambiarse de carril, la cámara de visión periférica ofrece imágenes en alta resolución en el salpicadero de los puntos ciegos izquierdo y derecho.

EL DATO

96,5%

cayeron las ventas de coches en el mes de abril. La peor cifra de ventas de los últimos 20 años

ANFAC. Asociación Española de Fabricantes de Vehículos y Camiones



Experimentos con caca de pájaro

Debido a su extrema acidez, los excrementos de las aves son muy corrosivos para la pintura de los coches. Ford está realizando diferentes pruebas para mejorar su protección. Para ello, utilizan caca sintética de pájaro, con la que simulan las diferentes dietas de esos animales para medir su grado de acidez.

SUPERVENTAS ENERO-ABRIL 2020

Fuente: ANFAC (Asoc. Nac. de Fabricantes de Automóviles)

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO 4.790
2. OPEL CORSA 4.380
3. RENAULT CLIO 4.218

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEÓN 6.441
2. PEUGEOT 308 3.614
3. FORD FOCUS 3.136

BERLINAS MEDIAS



1. MERCEDES CLA 1.586
2. SKODA OCTAVIA 944
3. BMW SERIE 3 897

MONOVOLUMEN MEDIO



1. CTRÖËN C4 PICASSO 1.097
2. RENAULT MEGANE SCENIC 835
3. MERCEDES CLASE B 826

Más plazo para pasar la ITV

El Ministerio de Sanidad amplió los plazos de validez de los certificados de las ITV que caducaron durante el Estado de Alarma. A la vez, una orden ministerial abrió los centros de ITV al público el 18 de mayo, con independencia del territorio, fase en que se encuentren y superficie de que dispongan, con un único requisito: que los clientes soliciten cita previa por teléfono o por internet.

El gobierno ya había estipulado una primera prórroga de 30 días naturales tras la finalización del Estado de Alarma para las ITV caducadas. Ahora, añade 15 días más en función de la fecha en la que caducó la tarjeta, con la intención de evitar la acumulación de inspecciones técnicas de vehículos, y establecer un calendario escalonado.

Fecha de inspección inicial	Período de prórroga (días naturales)
Semana 1: 14 a 20 de marzo	30 días más 15 adicionales
Semana 2: 21 a 27 de marzo	30 días más 2 periodos de 15 días
Semana 3: 28 de marzo a 3 de abril	30 días más 3 periodos de 15 días
Semana 2: 21 a 27 de marzo	30 días más n periodos de 15 días

Una vez realizadas las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos cuyos certificados hayan sido prorrogados de forma automática, se tomará como referencia la fecha de validez que conste en la tarjeta ITV y no computará, en ningún caso, la prórroga concedida como consecuencia de la declaración del estado de alarma y sus sucesivas prórrogas.

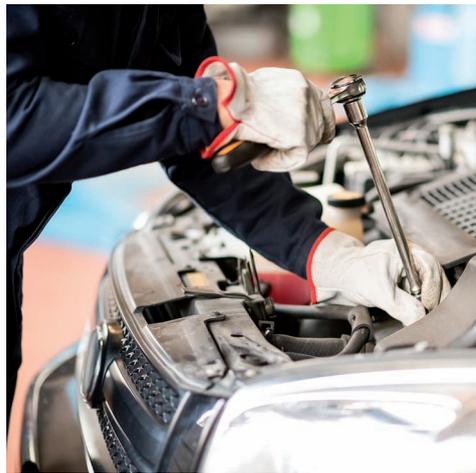


Las tasas de la ITV para 2020

Como cada año, AECA-ITV publica un resumen con las tasas de la inspección técnica de vehículos por comunidades autónomas, tarifas que varían en función del vehículo (ligeros, pesados, agrícolas, etc.) y del combustible (gasolina, diésel, etc.). En once comunidades autónomas y en Ceuta y Melilla, la tasa es fija (la establece directamente la Administración y no se puede cambiar). En Castilla-La Mancha, Cataluña, Islas Canarias y La Rioja, se establece un máximo (los operadores solo pueden bajarla). Solo en Madrid y Murcia la tarifa es libre.

La nueva normalidad llega a los talleres

Los talleres mecánicos ya han vuelto a abrir sus puertas y recuperan la normalidad, aunque aplicando rigurosos protocolos de higiene para garantizar que no se produzcan nuevos contagios de COVID-19 tanto entre sus trabajadores como entre sus clientes. Lavado continuo de manos, uso de hidrogeles, mantenimiento de la distancia de seguridad y desinfección del habitáculo del vehículo y los puntos de contacto –volante, pomos, palanca de cambios, etc.– son algunas de las medidas de seguridad que han puesto en marcha los talleres. En algunos casos, también se utiliza ozono para desinfectar el coche y el sistema de aire acondicionado. Desde la OCU se indica que los talleres podrán realizar un cobro adicional por estos



servicios de higiene y protección, pero indica "que debe advertirse al cliente sobre su importe final".

Ya está aquí la "Ley del Clima"

Llega a las Cortes la llamada "Ley del Clima", para hacer frente al desafío del cambio climático. El objetivo es lograr la neutralidad de las emisiones contaminantes en el año 2050, para lo que se necesita una movilidad limpia y sostenible. Se plantean diversas medidas para que ese año no haya vehículos ligeros con emisiones de CO₂. Además, se da impulso a la movilidad eléctrica, a los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público y a la implantación, en los municipios de más de 50.000 habitantes, de zonas de bajas emisiones, no más tarde de 2030.

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA 4.622
2. VOLKSWAGEN T-CROSS 3.198
3. RENAULT CAPTUR 3.113

TODOTERRENO MEDIO



1. NISSAN QASQAI 5.856
2. SEAT ATECA 4.897
3. PEUGEOT 3008 3.631

ELÉCTRICOS



1. RENAULT ZOE 815
2. PEUGEOT 208 486
3. TESLA MODEL 3 371

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA 4.502
2. TOYOTA C-HR 3.388
3. TOYOTA RAV4 2.175

MANTENIMIENTO DE LOS PRINCIPALES ELEMENTOS DE LA MOTO

Siempre a punto

Neumáticos, suspensión, frenos, batería... Tener la moto siempre a punto evitará averías inesperadas y llevarnos algún susto, también nos asegura un consumo óptimo de combustible. **Se deben seguir siempre las indicaciones del fabricante** en cuanto a características de los elementos y tiempos de sustitución o revisión.

• **Fede ASENSIO**

Además de reducir el consumo de combustible y transmitir mejores sensaciones al conducir, tener los principales elementos revisados de la moto es una cuestión de seguridad. Estos son los puntos imprescindibles:

Nivel de aceite

Para vigilar la buena salud del motor, siempre hay que cuidar que el nivel de aceite en el cárter sea el adecuado a través de un ojo de buoy instalado en el cárter o en el depósito del aceite.

Si debe rellenarlo, deberá hacerlo con el mismo tipo de aceite en cuanto a propiedades recomendado por el fabricante, que puede variar si nos movemos por zonas con temperaturas extremas. Nunca hay que sobrepasar el nivel máximo para que no afectar a la lubricación adecuada del motor.

Una vez relleno hay que dejarlo reposar para que no de una medición errónea, y cambiar el filtro. Si realizamos esta operación nosotros, nunca debemos desechar el aceite en un desagüe o en la basura. Debe llevarse a un punto de reciclaje.

Los cambios de aceite se deben realizar siguiendo las pautas (tiempo y kilómetros) indicadas por el fabricante.

Neumáticos

Deben ser los adecuados para el uso, peso y prestaciones de la moto. Siga las indicaciones

del fabricante. Hay revisar regularmente su desgaste, profundidad (mínima 1,6 mm.), posibles cortes o abombamientos, presión –siempre en frío–. Y esté atento a su fecha de fabricación, aunque su apariencia sea buena, el compuesto va perdiendo cualidades y endureciendo.

Frenos

Una revisión completa incluirá latiguillos, pinzas, pistones, manetas, palanca, bomba, pastillas, discos y líquido. Se debe comprobar el desgaste de las pastillas: deben tener un grosor de unos 2 mm como mínimo y que ese des-

gaste sea regular. Un desgaste excesivo, además de alargar la frenada, puede dañar los discos.

Asimismo, con los frenos de disco debe vigilar que el nivel del líquido del circuito debe coincidir con la marca indicada en el depósito. Si el nivel está por debajo, el circuito tiene alguna pérdida y debe localizarla o repararla antes de rellenarlo. El líquido de frenos se oxida con el tiempo, hay que sustituirlo cuando indique el fabricante. Al igual que los discos.

En el caso de frenos de tambor, habituales en scooter y motos de pequeña cilindrada



Desescalar la moto

Cumpliendo las restricciones impuestas por el Estado de Alarma, nuestra querida moto está o ha estado –dependiendo de la fase de desescalada en la que se encuentre nuestro domicilio– guardada en el garaje. Siga estos consejos para que arrancarla no sea un problema:

- **Batería:** Si se ha descargado, hay que realizar una carga en profundidad con un cargador adecuado, o desmontar la batería y realizar el ciclo completo durante 24 horas. Limpie bornes, conexiones y conectores.

- **Neumáticos:** Compruebe su presión, verifique el estado de la cubierta, el desgaste de las pastillas de freno y sustituya el líquido del circuito si tiene más de 2 años.

- **Motor y transmisión:** Conviene revisar la cadena de transmisión, y echarle desoxi-

dante y aceite específico (mejor en spray) antes de ‘despertarla’. Cambie el aceite del motor y su filtro, porque puede haber perdido propiedades, o los cilindros y los segmentos de los pistones estar secos. Un truco para arrancar directamente es desmontar las bujías y pulverizar un poco de aceite de motor por la abertura de la culata y procurar girar la rueda para que el pistón suba y baje despacio.

- **Otros consejos:** La gasolina del depósito puede haber perdido propiedades si no hemos sido previsores y la hemos mezclado con un estabilizador. Sustitúyala o llene su depósito si estaba bastante vacío. Lubrique los puntos móviles (manetas, reposapiés...). Y tampoco vendrá mal un paso de agua y jabón desengrasante neutro para dejarla totalmente lista.

en el eje posterior, se debe regular la tensión del cable hasta recuperar el tacto adecuado.

Filtros

Además del filtro de aceite, se debe revisar el filtro del aire para que esté limpio y sin polvo ni suciedad que lo obstruya, cambiándolo si se deteriora o según las pautas indicadas.

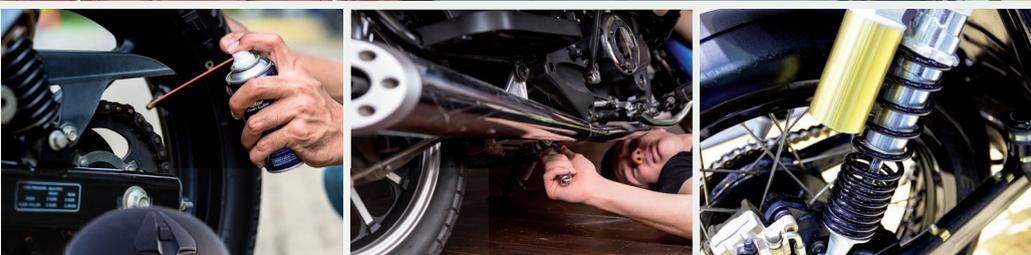
Líquido refrigerante

El nivel de líquido refrigerante debe mantenerse dentro de la tolerancia marcada en el vaso de expansión, que suele ser transparente, con un máximo y un mínimo que no debe superarse. Debe de llevar siempre anticongelante para las épocas de frío.

Luces

Ver y ser vistos. Cuando las luces de una moto se funden es





¿Cada cuánto tiempo

Cada fabricante marca sus propios tiempos de mantenimiento, según las características de cada modelo, en base a los kilómetros que se realicen y del tiempo que transcurra desde cada revisión. Por eso no se puede aplicar una regla general, pero podemos establecer unas pautas de referencia.

- **Neumáticos.** Comprobar su estado una vez al mes o cada 5.000 km.
- **Aceite.** Su nivel y estado, una vez cada 30 días. Cambiarla entre los 7.000 y 12.000 kilómetros.
- **Cadena.** Comprobar su tensión cada 1.000 km, tensarla cada 2.000 y engrasarla cada 500 km.
- **Filtros.** De aceite cada 7.000-12.000 kilómetros, el del aire cada 30.000 kilómetros.
- **Frenos.** Pastillas nuevas cada 15.000-20.000 km. Líquido cada 2 años.
- **Líquido refrigerante.** Comprobar el nivel cada dos meses.
- **Suspensión.** Aceite de la horquilla cada 2 años.
- **Amortiguadores.** Cambio del trasero cada 70.000 km.
- **Batería.** La duración puede estar en torno a 2-3 años.

algo evidente, en especial la delantera. El faro posterior sí requiere comprobación visual, y sobre todo con las luces de freno y los intermitentes. Cambiar una bombilla resulta normalmente sencillo por su accesibilidad.

Cadena

Casi siempre está a la vista, lo que facilita su cuidado, que consiste en limpiarla, engrasarla y tensarla. Lo mejor es utilizar un producto específico, aplicarlo con el spray y acabar con un cepillo y con un trapo.

El piñón de ataque suele quedar más escondido, a veces incluso dentro de la tapa de cárter. En ese caso conviene desmontarla y comprobar el estado del piñón. Para engrasar la cadena, es aconsejable también utilizar periódicamente un spray de grasa específica para cada tipo de moto.

Cableado

Actualmente las motos no suelen utilizar transmisiones por cable, usando mandos hidráulicos, más precisos y con menos mantenimiento. En caso de llevarlos, suelen incluir teléfono, por lo que no hay que engrasarlos. Si no es así, lo mejor es utilizar usar grasa con grafito.

Batería

Aunque la moto esté parada, siempre hay descarga de la batería y, si no está en buenas condiciones, puede que no arranque tras varios días sin usarse. El líquido de las celdas debe estar a su nivel adecuado, recargando cada una con agua destilada. También hay que vigilar las conexiones, comprobando el estado de los

bornes, que no estén sulfatados deteriorados.

Para limpiar los bornes de la batería, hay que desconectarlos, aflojando la tuerca y separando el cable. Primero el negativo y luego el positivo

(al revés al volverla a conectar). Luego los limpiaremos con un cepillo metálico, aunque cambiemos

la batería, comprobando que esté bien fijada y los tornillos de cada borne bien apretados. Echando un poco de grasa se asegurará su buena conexión.

Ya que la batería de una motocicleta es accesible y pesa poco, es recomendable hacerle de vez en cuando una recarga durante un ciclo completo. ♦

NIVELES, FRENOS, BATERÍA, LUCES, CADENA... LOS ELEMENTOS BÁSICOS A REVISAR

UNO DE CADA CINCO FALLECIDOS EN UN ACCIDENTE DE TRÁFICO ES PEATÓN

El colectivo **más vulnerable**

Casi la mitad de los fallecidos en accidente de tráfico en zonas urbanas es un peatón, y lo más sorprendente, suponen más del 11% de las víctimas mortales registradas en carretera. También hay

que destacar que cerca del 80% de las mujeres que perdieron la vida en un siniestro vial en ciudad, iban a pie.

• Infografía: WEMBLEY STUDIOS

ATROPELLOS: QUIÉN, DÓNDE Y CÓMO

386

Peatones **fallecidos** en 2018



21% del total (1.806 víctimas mortales)



VÍAS URBANAS



237

peatones fueron atropellados en estas vías

69% de los atropellos se produce durante el **día**.



54% de los peatones fallecidos son **hombres**. El **66%** tiene **65 años** o más

48% del **total** de víctimas registradas en este tipo de vías



Mujer = Peatona



77% de las **mujeres** fallecidas en vía urbana iban a pie

VÍAS INTERURBANAS

revista **TRÁFICO Y Seguridad Vial**



149

víctimas **mortales** cuando circulaban a pie



57% de los fallecidos y heridos hospitalizados se produce en el crepúsculo y la noche



11% de los fallecidos en carretera

82% de los fallecidos **No utilizaban** elementos reflectantes

79% eran **hombres**



Autopistas y autovías

69 fallecidos

Tenían entre **15** y **64** años

El atropellado **caminaba** por la vía o por el arcén, intentaba **crossarla** o **irrumplía** en la calzada

De **noche**, en vía **no iluminada** y sin prenda **reflectante**

Vías convencionales

80 atropellados

Peatón mayor de **64** años cruzando la calzada de noche y sin reflectante.

Peatón mayor de **75** años, que camina por el arcén o por la calzada (en vías sin arcén), de día o amaneciendo.

Peatón de entre **15** y **54** años, que camina o irrumpe en la calzada, en vía no iluminada, de noche y sin reflectantes.

3 PREGUNTAS A:

ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



"Para reducir los atropellos hay que pacificar el tráfico"

¿Población envejecida=más atropellos?

Las personas de edad avanzada realizan más desplazamientos a pie, entre otros motivos por razones de salud y prescripción médica, por ello, existe el riesgo, efectivamente, de que el incremento de este segmento de la población conlleve un aumento de los atropellos. Además, estas personas tienen mayor vulnerabilidad física frente al impacto con el vehículo, lo que incrementa su riesgo.

¿Son por infracciones?

Las encontramos tanto en peatones como en conductores. Las más importantes son las relacionadas con el respeto a los semáforos o paso de peatones, la velocidad de los vehículos, las distracciones o el no uso de elementos reflectantes en peatones fuera de ciudad.

¿Medidas para reducirlos?

La medida más importante es la pacificación del tráfico. Ningún otro factor mejora tanto la seguridad como reducir la velocidad de atropello. Ello debe lograrse mediante una combinación de límite de velocidad (preferentemente 30km/h) y diseño de los espacios públicos. La accesibilidad de nuestras calles y la promoción de itinerarios seguros serán también importantes. También la generalización de los sistemas de frenado autónomo de emergencia, obligatorios en todos los vehículos europeos desde 2022.

Un accidente = Más accidentes

No es muy frecuente, pero también se producen accidentes con **víctimas mortales** cuando un conductor o un pasajero se baja del vehículo en caso de avería o de accidente, o es un trabajador de la vía realizando sus tareas.



Especialmente en autopistas y autopistas

AVERÍA

Conductor o pasajero mayor de 35 años, **reparando el vehículo** en la calzada o el arcén, de día o de noche.

- Es atropellado por un camión de más de 3.500 kg o furgoneta.



TRABAJADORES DE LA VÍA

Personal **trabajando** en la vía haciendo uso de prendas reflectantes.



- Es atropellado por camión de más de 3.500 kg.

Revista TRÁFICO Y Seguridad Vial



ACCIDENTE

Los pasajeros del vehículo accidentado o terceros que se acercan a **auxiliar**,

- Son arrollados por otro vehículo.
- De noche, sin iluminación en la vía y sin reflectantes

Fuente.- "Las principales cifras de la siniestralidad de los peatones. España 2018". Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT

1899, año del primer fallecido en un atropello

Más de 1000 artículos se han publicado en los últimos años sobre la seguridad vial de los peatones. Destacamos algunos de los trabajos más interesantes. En enero de este año se publicó el artículo "Progresos en la investigación de la seguridad de los peatones" (Geetam Tivari, Journal of Injury Control and Safety Promotion), en el que se revisan las investigaciones llevadas a cabo en el ámbito de la seguridad de los peatones en los últimos 120 años -desde el primer peatón fallecido que se notificó en 1899-. Según el estudio, el control de la velocidad ha sido la medida más efectiva para reducir los atropellos. Por su parte, en el estudio 'Sustainability' (Natalia Casado-Sanz y otros) se investigan los factores asociados a la grave-

dad de las lesiones de los peatones atropellados en cruces: velocidad e infracciones cometidas por los peatones y por los conductores.

Además, según el análisis realizado por Yingying y otros, y publicado en el Journal of Advanced Transportation, el comportamiento antirreglamentario más frecuente de los peatones es cruzar fuera del paso de peatones. Por su parte, en Alemania, la Agencia del Medio Ambiente y el Instituto Alemán de Asuntos Urbanos, han establecido las bases para una futura estrategia nacional sobre peatones, basadas en el 'sistema seguro': 30 km/h en ciudades, aceras de 2,5 m. mínimo, pasos de peatones más cortos, y mejor iluminación en las calles.

la lupa

Los estudios demuestran que el control de la velocidad en vías urbanas, con actuaciones activas de calmado del tráfico, es la medida más eficaz para reducir la siniestralidad y mortalidad de los peatones.

PAULA MÁRQUEZ

Sub. Adj. Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT.

¿POR QUÉ LOS NIÑOS DEBEN VIAJAR EN SILLITAS?

La seguridad es el porqué

En el mundo, las lesiones por accidentes de tráfico son la primera causa de muerte hasta los 14 años. Los Sistemas de Retención Infantil (SRI) bien utilizados han demostrado su eficacia para prevenir esta lesividad. **La razón de su obligatoriedad es, siempre, la seguridad.**

• Elena VALDÉS
• Infografía DLIRIOS

Las lesiones por accidente de tráfico son la primera causa de muerte en niños de 5 a 14 años en el mundo. España, con una tasa niños fallecidos de 0 a 14 años de un 5 por millón, está entre los 5 países de la UE con menor mortalidad. Aun así, en 2018 fallecieron 25 niños, fueron hospitalizados 331 y heridos, 6.350 (sin necesidad de hospitalización). Del total de víctimas, 4.636 eran ocupantes del vehículo. La principal medida para reducir las lesiones en los niños es el uso de Sistemas de Retención Infantil (SRI) que ha demostrado su eficacia tanto en prevenir la mortalidad como las lesiones en este grupo de edad.

Nuestra ley obliga a usar el SRI, y a que los menores viajen en los asientos traseros. Esto se debe a que la suma de estas dos medidas es más eficaz para prevenir las lesiones en los niños que cada una por separado. Además, persiguiendo el 100% de seguridad, la norma específica que el SRI, debe cumplir con la normativa europea (ECE R44/04 y I-Size), se debe adecuar al tamaño del niño y su instalación debe seguir las instrucciones del fabricante.

¿QUÉ QUEDA POR HACER?

Siempre quedan cosas cuando el objetivo es lograr 0 lesiones por accidente de tráfico y se puede trabajar en muchos frentes. Entre otros, avanzar en aspectos técnicos que ya estudian expertos de la UE, como el traslado de los niños en transportes colectivos.

Es prioritario que el cien por cien de los niños utilicen SRI



(hoy más del 94% lo hace), y que no descienda su uso en circunstancias como recorridos cortos, zona urbana, niños mayores... Y es que el uso correcto de los SRI reducen hasta en un 80% las lesiones graves

¿QUÉ DEBEN SABER LOS PADRES?:

• **Elegir el SRI** que mejor se adapte al tamaño del niño: Debido a las diferencias anatómicas entre niños y adultos, el cinturón de seguridad no ofrece suficiente protección hasta que el niño no alcanza el adecuado tamaño y madurez de los tejidos. Además, las diferencias entre un recién nacido –cuya cabeza tiene el 25% de su tamaño– y un niño de 12 años –en el que la proporción ya se aproxima a la del adulto– han hecho necesario diseñar diferentes tipos de sillas.

Los niños más pequeños, deben viajar en sentido contrario a la marcha y mantener esta posición todo el tiempo que lo permitan las especificaciones del fabricante del SRI. Como su cabeza es demasiado grande y pesada en relación al cuello, y su musculatura y vértebras están insuficientemente desarrolladas, viajar a contramarcha les ofrece mayor protección, ya que en caso de colisión se reducen los desplazamientos de la cabeza respecto al tronco, disminu-

I-Size, qué son, cómo se homologan



En España conviven dos tipos de Sistemas de Retención Infantil, con diferentes fórmulas de homologación: los tradicionales homologados por la normativa ECE-R44/04, divididos por grupos, y los I-Size, que clasifica los SRI según la altura del niño. Los I-Size se caracterizan por:

- Superar una prueba de impacto lateral en su homologación.
- El fabricante indica para qué altura del niño es válido el SRI
- Permiten llevar a los niños hasta 15 meses en sentido contrario a la marcha.



UN SRI PARA CADA NIÑO

La proporción en el peso y el tamaño de la cabeza en los niños condiciona, entre otras cosas, su centro de gravedad. Por eso, y por razones físicas de maduración de su cuerpo, es fundamental que, en cada caso, se utilice el Sistema de Retención Infantil adecuado

La cabeza en el adulto es un séptima parte del cuerpo (15%)

La cabeza del recién nacido tiene un cuarto del tamaño del cuerpo (25%)

EL PESO DE LA CABEZA

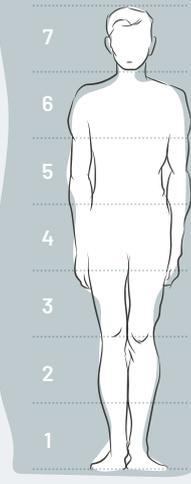
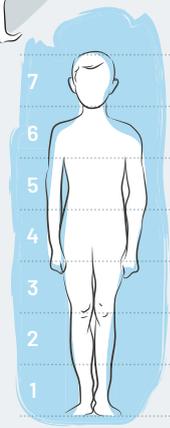
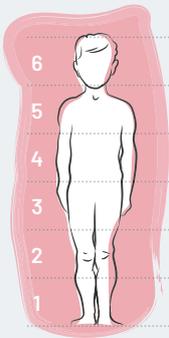
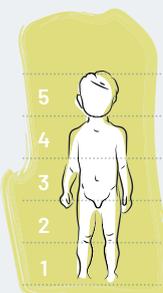


Bebé **30%**



Adulto **6%**

PROPORCIONES DEL CUERPO SEGÚN EDAD



Recién nacido
0-13 kg.

1-3 años
9-18 kg.

3-8 años
15-25 kg.

8-12 años
22-36 kg.

Adulto
+36 kg.



Sillita en sentido contrario a la marcha



Grupo I



Grupo II-III



SRI con respaldo (hasta 150 cm)



Cinturón de adulto (+1,50 cm)

yendo la probabilidad de lesión en la región cráneo-encefálica, las más graves y frecuentes en este grupo de edad.

Cuando pasen a viajar en el sentido de la marcha, deben hacerlo en un SRI grupo I que les sujete con arneses. Estos redistribuyen mejor las fuerzas que se producen en caso de accidente, evitando que se concentren en un punto y reduciendo la probabilidad de lesión. Hay que tener en cuenta, que todavía su estructura ósea (pelvis, caja torácica...) es más flexible y que esto, que es un factor protector para las fracturas, deja más desprotegidos sus órganos internos (pulmón, corazón, hígado...).

El siguiente paso es un SRI II-III, en el que el niño va sujeto a la silla mediante el cinturón de seguridad del vehículo. Estos sistemas sitúan el cinturón de seguridad de forma correcta sobre el cuerpo del niño y le ofrecen protección lateral. Por ello no se recomiendan los alzados

res sin respaldo. Es importante no adelantarse en estos pasos y agotar las funciones protectoras que ofrece cada SRI.

• **Elegir la posición:** Afortunadamente, la ley obliga a llevar a los menores en los asientos traseros salvo las excepciones previstas.

LA LEY OBLIGA A USAR SRI Y A QUE LOS MENORES VIAJEN EN LOS ASIENTOS TRASEROS YA QUE LA SUMA DE AMBAS MEDIDAS ES LO MÁS EFICAZ

lo: el sistema Isofix (que tiene la ventaja de su facilidad de uso y de incluir testigos que confirman que la silla está correcta-

mente instalada) y el cinturón de seguridad, que, siendo un sistema también muy seguro, tiene el inconveniente de permitir más errores de instalación. Para evitar errores, es fundamental realizar la instalación siguiendo las instrucciones del fabricante.

• **Colocar bien las bandas:** Una vez bien instalada la silla, el niño debe ir bien sujeto a ella. Si es mediante arneses, deben ir ajustados a su cuerpo, para lo cual habrá que quitarle la ropa de abrigo. Con esto se evita no sólo que el niño saque los brazos, sino que, en caso de colisión, el arnés le proteja con la máxima eficacia.

En los SRI en los que el niño va sujeto con el cinturón de se-

guridad, este tiene que pasar por las guías del SRI para que quede correctamente colocado sobre su cuerpo. Así pasará la banda diagonal por el tercio medio de la clavícula y el centro del tórax y la banda horizontal sobre la raíz de los muslos y paralela a ellos; lo que además de asegurar una buena sujeción, evitará las lesiones que pudiera producir el cinturón mal colocado.

• **Dar ejemplo:** Los adultos que viajen con niños deben saber lo importante que es que ellos usen cinturón de seguridad y respeten las normas. Y no solo para conseguir que el niño acepte el uso de la silla, sino como predictor de su comportamiento cuando sea adulto. ♦



LA BRECHA DIGITAL AFECTA MÁS A MAYORES, BAJOS NIVELES DE ESTUDIOS Y CON PROBLEMAS SOCIOECONÓMICOS

Acercar la tecnología para reducir la desigualdad

Algunos colectivos –como mayores, grupos con bajos niveles de estudios o recursos socio-económicos– tienen menor acceso a la tecnología. **La ayuda de las personas cercanas, enseñándoles, puede romper esa brecha digital** que tantas desigualdades reales crea.

- María Cruz GARCÍA EGIDO
- Infografía DLIRIOS

La crisis sanitaria por COVID-19 obligó a cerrar toda clase de establecimientos, incluidas las jefaturas provinciales de tráfico, para tratar de frenar la propagación de los contagios. Para paliar los inconvenientes que estos cierres causaban en los ciudadanos –imposibilidad de renovar los permisos, comu-

nicar los cambios de domicilio, etcétera...– la Dirección General de Tráfico, como todo el comercio en general, ha abierto nuevos canales de comunicación electrónica para relacionarse con ella. Unos canales que permiten mantener cuestiones esenciales, como es la distancia so-

cial de seguridad, evitar una oficinas llenas de personas pendientes de su turno para hacer gestiones, donde siempre será más difícil evitar los contagios. Así, igual que podemos comprar un pantalón, una bicicleta o ropa deportiva por Internet, gracias a la Sede Electrónica

ESTAMOS COMPROBANDO LA NECESIDAD DE OPCIONES GENERALIZADAS PARA REDUCIR LO PRESENCIAL

ca y a la app MiDGT, también podemos comunicarnos con Tráfico para cambiar la dirección de nuestro permiso de conducir o para pagar una multa o una tasa...

Pero estamos comprobando la necesidad de opciones generalizadas para sustituir lo presencial por la distancia con la tecnología online, siempre y cuando la naturaleza de la actividad lo permita, y como siempre sucede, una nueva necesidad genera la desigualdad para la población que no tiene acceso a la misma, la denominada brecha digital.

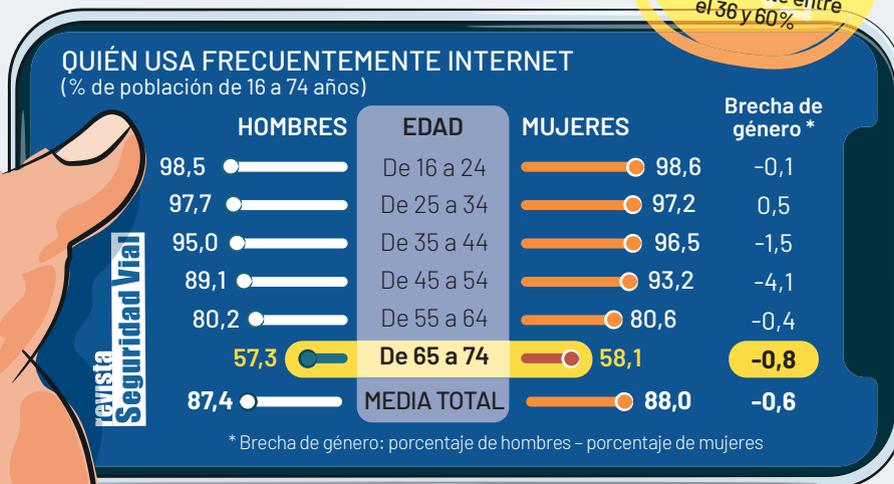
Y este conectarse a Internet para comprar, conseguir información o obtener cita previa para renovar el permiso de conducir o el DNI, que para los ‘jóvenes’ es un hecho cotidiano y hasta casi obvio y automático, no lo es tanto para otros colectivos, como, por ejemplo, los mayores de cierta edad –en especial a partir de los 65 años– y los ciudadanos con menores niveles de estudio, una brecha digital en la que también podríamos englobar a los ciudadanos que, por razones socio-económicas, no tienen capacidad para acceder a los recursos necesarios, ya sean dispositivos –ordenador, móvil, Tablet...– o conexión...

Tampoco podemos olvidar otro eje: la falta de formación y capacitación para el uso de las tecnología avanzada, no tanto en el ámbito laboral,

MÁS EDAD, MENOS TECNOLOGÍA

En España el uso de Internet de forma habitual está en torno al 90% desde los 16 a los 55 años, **pero a partir de los 65 años, desciende bruscamente hasta un 58%. Y más si el nivel de estudios es bajo.**

Quienes solo cursaron Educación Primaria o sin estudios usan internet habitualmente entre el 36 y 60%



Fuente: Encuesta sobre Equipamiento y Uso de Tecnologías de la Información y Comunicación en los Hogares. INE. Año 2019



algo prácticamente implantado a nivel usuario, sino especialmente en la actividad cotidiana.

Como en tantas ocasiones hemos dicho en este Contrapunto, la educación y la formación (no tanto en el ámbito formal, responsabilidad de la instituciones y tejido social en general en el que obviamente se desarrolla) hay que completarla con la solidaridad empresarial, como en los medios de comunicación, y, sobre todo, con la empatía personal hacia quienes nos rodean: familiares mayores, por ejemplo, vecinos, compañeros con otras nece-

sidades laborales sin acceso a esa formación... Sentarse un rato con nuestros padres mayores y enseñarles poco a poco cómo funciona tal portal de información, cómo pagar con el móvil, cómo utilizar el navegador del vehículo, o cómo obtener Cita Previa en la Sede Electrónica de la DGT o en el 060 pueden solucionar su problema puntual y también –y eso es más importante– contribuir a reducir esta desigualdad. ♦

+ info
La ventanilla virtual de la DGT En págs. 20-25

Devolver la ayuda



El aislamiento obligado por la crisis sanitaria nos ha permitido valorar de forma más objetiva la importancia de nuestro entorno social para "nuestra salud" (física y mental). Nunca habíamos sido más conscientes de lo mucho que necesitamos a nuestra familia, amigos, compañeros, vecinos,

y comunidad más próxima. Tal vez sea el momento de devolver este valor en forma de empatía y ayuda. Dedicar tiempo para mejorar la calidad de vida de quien nos necesita y el acceso a las tecnologías fortalecerá el mantenimiento y la sostenibilidad de esa red tan importante para todos.



Las cartas para esta sección no deben exceder de 12 líneas, a máquina. Irán firmadas y constará nombre, domicilio, teléfono a ser posible, y DNI. "Tráfico y Seguridad Vial" se reserva el derecho a extraerlas cuando lo considere necesario. No se mantendrá correspondencia con los autores. Los envíos se realizarán a:

REVISTA "Tráfico y Seguridad Vial". c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 MADRID. Sección CARTAS. E-mail: jmmenendez@dgt.es

QUÉ SIGNIFICA ESTA SEÑAL

Me gustaría saber el significado de esta señal, ya que no la encuentro en el Reglamento de Circulación. Se encuentra en el pueblo de Orense llamado Barco de Valdeorras.-**Eduardo Candia González. Burela (Lugo).**

Respuesta: *El Reglamento General de Circulación (art. 159), aprobado por RD 1428/2003, de 21 de noviembre, establece la nomenclatura y significado de las señales de indicaciones generales. La S-17. «Estacionamiento. Indica un emplazamiento donde está autorizado el estacionamiento de vehículos. Una inscripción o un símbolo, que representa ciertas clases de vehículos, indica que el estacionamiento está reservado a esas clases. Una inscripción con indicaciones de tiempo limita la duración del estacionamiento señalado». No obstante, si a usted no le ha quedado claro, podrá consultar a su Ayuntamiento como titular de la vía.*



VISIBILIDAD Y APARCAMIENTO

Si se prohibiera estacionar y parar en los lugares justo antes de un paso de peatones, sobre todo a los vehículos grandes, no se reduciría la visibilidad y nos ahorraríamos sustos.- **Gabriel Anaya. Albacete.**

VELOCIDAD Y FRENADO

En el Especial verano (nº 250 pág. 12), en el gráfico "Lo que cuesta frenar por tipo de vehículo" consta que la distancia de frenado depende, entre otras cosas, del peso, cuando no es verdad. Afirmaciones como esta confunden a la gente -incluso a alumnos que estudian materias de este tipo-, que llega a creer que un vehículo con poco peso se detiene antes. El factor fundamental de la distancia de parada es la velocidad, representando ésta más de un 95%. El otro 5% depende de los otros factores indicados (menos el peso que no influye). Gráficos y estudios como el de ese

artículo son válidos para especialistas, pero no para divulgación, ya que representan el "chocolate del loro" de la verdadera causa que determina la distancia de parada -la velocidad- en lo que hay que insistir. Dicho gráfico puede hacer deducir a gente no entendida que la distancia de parada depende de lo grande o no del vehículo; y esto es totalmente erróneo y contraproducente para los fines que persigue la revista.-**José Martín de la Sierra.**

EXENTOS DEL CINTURÓN

Un artículo en la revista Autopista, respecto al cinturón de seguridad, ha generado gran confusión sobre este texto: "También están exentos aquellas personas que acompañen a un alumno durante el aprendizaje de la conducción o durante las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos del automóvil. Es decir, profesores de autoescuela o examinadores en servicio". Aclaren este punto.-**Raúl Casal Lantes.**



Respuesta: *El Reglamento General de Circulación (art. 119.2.d), aprobado por RD 1428/2003, establece la exención en el uso del cinturón de seguridad de «las personas que acompañen a un alumno o aprendiz durante el aprendizaje de la conducción o las pruebas de aptitud y estén a cargo de los mandos adicionales del automóvil, responsabilizándose de la seguridad de la circulación», cuando circulen en poblado, pero en ningún caso cuando lo hagan por autopistas, autovías o carreteras convencionales.*

HASTA DÓNDE RIGE

En la autovía dirección Cádiz desde San Fernando, por obras una señal de obras limita la velocidad a 40. Y más adelante se encuentra la señal normal de velocidad de máximo a 100. Si respeto la limitación de velocidad por obras ¿hasta cuando la debo cumplir? Me dicen que hasta la señal de 100. Yo pensaba que era hasta la señal de fin de prohibición por obras.- **Jesús Gerardo Mir.**

Respuesta: *La señal de limitación de velocidad indica que ningún vehículo debe sobrepasar la velocidad expresada en kilómetros por hora, aplicándose hasta la próxima señal de «Fin de limita-*



ción», «Fin de limitación de velocidad» u otra señal de velocidad máxima diferente.

PEAJE Y CAMBIO DE DIRECCIÓN

Al salir de abonar el peaje en una autopista, además de pagar el peaje, ¿puedo cambiar de dirección y volver a entrar por el peaje, porque me he confundido en tomar una dirección diferente a la que yo quería? **Miguel Jaramillo (Albacete).**

Respuesta: *Si se ha equivocado de dirección al incorporarse a una autopista tras pagar el peaje, podrá tomar el primer cambio de sentido y volver a incorporarse para coger la dirección que desea, en cuanto le sea posible.*

TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

RECUPERAR PUNTOS DEL PERMISO Nº 246

TRAER UN COCHE DEL EXTRANJERO Nº 248

RENOVACIÓN PERMISO CONDUCIR Nº 249

PERMISO INTERNACIONAL Nº 250

PAGAR MULTAS Nº 251

CAMBIO DE DOMICILIO Nº 252

DUPLICADO PERMISO CIRCULACIÓN

*Puede encontrar otros trámites en los números de la revista que aparecen o en la web: revista.dgt.es

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN



Emergencias: **112**

Información Tráfico: **011**

Jefaturas de Tráfico: **060**

PORTAL DE LA DGT www.dgt.es



Estaciones ITV:

info.dgt.es/ITVS_direcciones

Información de carretera:

...el-trafico/ o infocar.dgt.es/etraffic/

Jefaturas de Tráfico:

info.dgt.es/jefaturasprovinciales

Centro de reconocimiento de conductores:

info.dgt.es/CentrosReconocimiento

TASAS DGT



Matriculación automóviles (Permiso de circulación) **97,80 €**

Matriculación ciclomotor (Licencia Circulación) **27,30 €**

Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (Transferencia) **54,60 €**

Examen conducción (Permisos) **92,20 €**

Examen conducción (Licencias) **43,20 €**

Renovación Permisos y Licencias * **24,10 €**

Duplicado permisos y licencias conducción y circulación **20,40 €**

Obtención de permisos por pérdida de puntos **28,00 €**

*Descuentos de hasta el 80% en función del periodo de revisión.

Nuevo asistente de tasas: dgt1.typeform.com/to/O4SqD1

Última Matrícula
(23/5/2020)



Necesito un nuevo permiso de circulación de mi coche, ¿cómo lo solicito?

El **permiso de circulación** es uno de los documentos obligatorios del vehículo, con la tarjeta de ITV. Si necesita renovarlo por modificación de datos personales o reformas en su vehículo o lo ha extraviado, le explicamos cómo hacerlo.

¿Cuál es la documentación necesaria?

- **Impreso oficial** cumplimentado.
- **Permiso de circulación** del vehículo (salvo por pérdida y robo).
- **Personas físicas:** documentación de identidad del titular del vehículo.
- **Personas jurídicas:** tarjeta de identificación fiscal de la sociedad.

Pérdida, robo o deterioro (duplicado)

- Tasa de 20,40 €.

Cambio de datos (renovación)

- **DNI en vigor**/tarjeta de identificación fiscal de la sociedad con las modificaciones.
- **Tasa de 20,40 €** (gratuito si los datos constan en los documentos de identidad).

Cambio de domicilio (renovación)

- **DNI en vigor**, certificado de empadronamiento, tarjeta fiscal. Si no hay cambio de municipio basta con un recibo de luz, agua, gas...
- **Trámite gratuito** (puede hacerse en algunos ayuntamientos).

Reformas en el vehículo (renovación)

- **Tarjeta de ITV** con la reforma en el vehículo o el cambio de servicio realizado.
- **Tasa de 20,40 €.**

¿Qué medios tengo para solicitarlo?

- **Por Internet.** Puede tramitar el duplicado a través de la Sede Electrónica de Tráfico (sede.dgt.gob.es). Es necesario disponer de DNI electrónico, Certificado Digital o Cl@ve.
- En cualquier **Jefatura Provincial de Tráfico**, con cita previa.
- En algunos **Ayuntamientos**. Consulte el listado en www.dgt.es
- En oficinas de **Correos**, para los duplicados.

Y recuerde:

- Para realizar cualquier trámite en Tráfico, puede solicitar cita previa en www.dgt.es o en el 060.

La apertura de Jefaturas de Tráfico, oficinas de Correos y Ayuntamientos pueden estar condicionado por las fases del Plan de Desescalada. Ver la web de la DGT para obtener información detallada.

AQUÍ TIENES TU PERMISO DE CONDUCCIR

Captura este código con la cámara de tu móvil y consigue tu carné de conducir y los papeles del coche gracias a la nueva app miDGT.

