

ESPECIAL

Seguridad Vial

VERANO
2021

Todos los consejos
para viajar como
tú quieras

Viaja como
quieras...
pero con
seguridad

LA DGT APUESTA
POR LA EDUCACIÓN Y
LA FORMACIÓN PARA
LA MOVILIDAD

Titulados en Seguridad Vial



Laura Baena
(Malamadre jefa)
“La educación
vial es mucho
de ejemplo”

Publicidad:
Repetir es
el secreto

La última
milla,
sostenible

Guía práctica
para aplicar el
30 en las calles

LA LOCURA

LAS IMÁGENES DE ESTA "LOCURA" 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 HUBIERA SIDO CAPTADA POR UN HELICÓPTERO O POR UN AGENTE DE LA GUARDIA CIVIL.



1 DEMASIADO CERCA

En una vía de tres carriles en cada sentido de la circulación, un turismo de color blanco adelanta por el carril central a un camión que circula por el carril derecho. Mientras tanto, otros dos vehículos se disponen a adelantar al camión y a él por el carril izquierdo. Hasta aquí todo correcto. O casi todo, ya que el turismo de color oscuro circula demasiado cerca del turismo que adelanta delante de él. No consta a qué velocidad circulan, pero no mantener la distancia de seguridad es muy peligroso.



2 ACOSO

El turismo que adelantó por el carril central no se ha desplazado al carril derecho al finalizar el adelantamiento –ya ha recorrido distancia y tiempo suficiente para hacerlo con seguridad–. Por ello, los otros dos turismos continúan circulando por el carril izquierdo. Y el turismo negro continúa, sin respetar la distancia, y acosando a su predecesor para que le deje el paso libre, en una actitud peligrosa para él mismo y para los demás conductores.



3 RECUPERAR LA DERECHA

Por fin, el turismo blanco que circula por el carril central se da cuenta de la situación y decide volver al carril derecho –lo que permitiría al otro turismo blanco, desplazarse al central y dejar paso–. Pero el turismo negro continúa su maniobra de acoso y se desplaza al central con el ánimo de adelantar por dicho carril a los otros dos turismos simultáneamente. Una maniobra a todas luces temeraria y que pone en peligro a todos los usuarios de la vía.



4 PASO LIBRE

Finalmente, el turismo blanco que marcha por el carril izquierdo inicia –y completa– la maniobra para desplazarse al carril central –y culminar así su adelantamiento al primer turismo– y deja libre el carril izquierdo por el que el turismo oscuro consigue su objetivo y adelanta a los demás. Y una conclusión: todos podían haberlo hecho mejor. Y hubiera sido más seguro para todos. Pero eso no justifica un comportamiento de acoso como el del turismo oscuro.

MULTA DE 200 € | PÉRDIDA DE 4 PUNTOS

PUNTING SIN CUERDA, CONDUCIR SIN CINTURÓN

El conductor de este autobús circula por una autovía con dos carriles en cada sentido, pero, como vemos según avanza la secuencia, circula sin cinturón de seguridad. Y esto es muy peligroso, ya que, en caso de accidente, a tan solo 90 km/h, esto supondría un golpe equivalente a arrojarse desde un décimo piso. Ya puede usted imaginar las consecuencias físicas para él al chocar contra el parabrisas y quién sabe si atravesarlo, etcétera... Y si circulase a 100 km/h, como tirarse al vacío desde unos 40 metros de altura (o un duodécimo piso). ¿A que nadie haría puenting sin cuerda? Entonces, ¿por qué sigue habiendo tantos conductores que no utilizan cinturón? De hecho, el 26% de los conductores muertos en accidente de tráfico no lo usaban.



MULTA DE 200 € | PÉRDIDA DE 3 PUNTOS



AÑO XXXVII
NÚMERO
258/2021

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, David Losa, Andrés Más,
María Orriols y Pilar Ortega

Secciones: Vehículos al Día: Fede Asensio.

Educación: Mari Cruz García. Salud Vial:

Elena Valdés y El Observatorio: Paula
Márquez

Infografía: Dlírios y Wembley Studios.

Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.

28027 Madrid.

Tfno. directo: 91 714 31 87.

<https://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

Secretaría de Redacción: Mar Redondo

Tel.: 91 301 31 87.

Correo electrónico: mmredondo@dgt.es

Impresión y distribución: Editorial MIC.

Depósito legal: M-25.988-1985.

N.I.P.O.: 128-15-003-6. **ISSN:** 1886-3566.

(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:**

<https://cpage.mpr.gob.es/>

Edita:



Verano, Covid, movilidad y formación

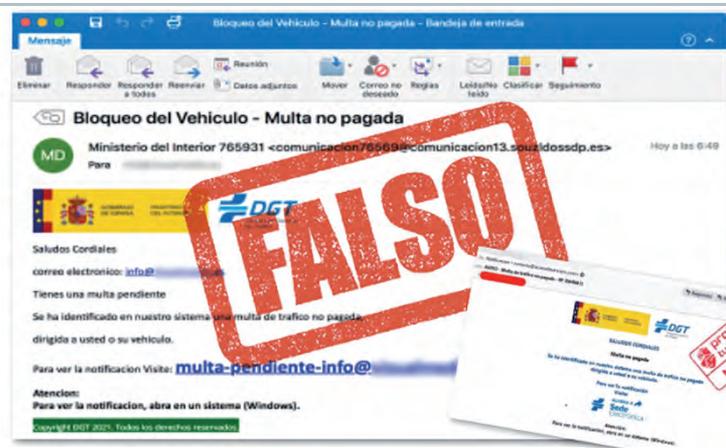
Llega el verano. Un verano en el que, indudablemente, la pandemia por Covid-19 ha modificado la movilidad en España. Fin del Estado de Alarma; personas que se han 'pasado' del transporte colectivo al particular por miedo al contagio; muchos desplazamientos para reencontrarnos con nuestros seres queridos; el teletrabajo, que ha 'dejado' en casa a muchos trabajadores, restando vehículos a los ya congestionados centros urbanos; incremento del comercio electrónico y su correspondiente reparto; más automóviles eléctricos e híbridos en las grandes ciudades; la aparición de nuevos medios de movilidad personal, como patinetes y el *sharing* de turismos o motos, la popularización del alquiler de vehículos con conductor... son tendencias de esa nueva movilidad, incentivadas, además, con las nuevas normativas medioambientales y de defensa de la salud, que imponen restricciones a los vehículos más contaminantes, y de calmado del tráfico.

Aun es pronto para saber cuáles de estas tendencias pasarán, como una moda más, y cuáles se quedarán entre nosotros. Pero la Dirección General de Tráfico tiene la obligación de velar por la seguridad de cualquier forma de movilidad, estudiando y regulando la interacción entre ellas, fijando normas que permitan que todas ellas puedan ser utilizadas en condiciones de seguridad. Por ejemplo, la limitación de la velocidad a 30 km/h en las calles de un solo sentido de la circulación permitirá una mejor convivencia entre todos. Calmar el tráfico supone, además de reducir los accidentes y sus consecuencias, hacer las ciudades más seguras, amables, humanas y sostenibles.

Eso, naturalmente, sin olvidar la formación y la educación permanente de todos los actores que intervienen en la movilidad, tanto conductores como peatones, mayores como niños, repartidores y transportistas, *riders* o ciclistas urbanos, peatones, nacionales o migrantes... Todos ellos, a veces con gestos muy simples, como, por ejemplo, circular por el carril derecho, utilizar el intermitente o ropa de colores más visibles pueden aportar un granito de arena a la mejora de la seguridad vial. La movilidad somos todos.



14 Titulados en Seguridad Vial
Ha sonado la hora de la Formación. Cursos para motoristas, ciclistas, repartidores, riders, niños... Todos más formados, todos más seguros.



20 ¡No es una multa, es un timo!
Los correos electrónicos reciben un mensaje avisando de una multa impagada. Es un timo: la DGT nunca notifica multas por e-mail.



34 Hijos del vacío
Se criaron sin padres debido a un accidente. Son víctimas del tráfico, hijos del vacío. Y nos cuentan su experiencia y sus vivencias.



45 Repetir: el secreto para concienciar
Expertos reflexionan sobre las campañas de concienciación sobre seguridad vial y comparten el secreto del éxito: repetir y repetir.

sumario | nº 258



- 02** LA LOCURA
- 03** EDITORIAL: Verano, Covid, movilidad y formación
- 06** NOTICIAS BREVES
- 08** NOTICIAS INTERNACIONALES
- 10** CONDUCIR MEJOR: Adelantar en Prohibido Adelantar
- 12** EL TEST
- 14** EN PORTADA: La hora de la formación llega a la movilidad
- 20** No es una multa, es un timo
- 23** Guía práctica para aplicar el 30 en las calles
- 26** Cómo circular por túneles

- 28** La seguridad vial en los medios de comunicación
- 32** Coches sin seguro: qué y quién los cubre
- 34** Los hijos del accidente
- 37** Batalla ecológica en la última milla
- 40** Monumentos para no olvidar
- 43** Informe sobre la seguridad de los SRI
- 45** Concienciación: repetir cien veces
- 48** ENTREVISTA: Laura Baena, malamadre jefa
- 51** TRÁFICO DEL MOTOR: Alarma en la ITV de las motos





23 **Guía práctica para aplicar el 30**
 ¿En qué calles hay que circular a 30 y en cuáles a 50 km/h? Una Guía práctica de la DGT simplifica la cuestión a ciudadanos y ayuntamientos.



48 **Entrevista: Laura Baena, malamadre jefa**
 Creadora del *blog* Malasmadres para desmitificar el concepto de madre perfecta, nos habla sobre movilidad, seguridad vial, viajar con niños...



- 54** BANCO DE PRUEBAS
- 56** NOTICIAS DEL MOTOR
- 58** VEHÍCULOS AL DÍA: Frenado de emergencia y alcoholock
- 60** EL OBSERVATORIO: Un 25% de los muertos, sin cinturón
- 62** SALUD VIAL: Alteraciones mentales y conducción
- 64** EL CONTRAPUNTO: Campañas, una refuerzo necesario
- 66** CARTAS
- 67** EL TRÁMITE: Registro de apoderamiento



MI CARRIL

Chicas/chicos

Que soy una convencida de la importancia de la educación y la formación a lo largo de toda nuestra vida ya lo he dejado plasmado en esta página en alguna ocasión y vuelvo a la carga. Tanto la DGT como otras instituciones, asociaciones y empresas están en ello (ver reportaje págs. 14/19), pero también lo podemos hacer nosotros desde nuestra pequeña parcela. Le pongo dos ejemplos. Hace unos días, uno de mis compañeros me dijo que gracias a que su coche incorpora el sistema de mantenimiento de carril, ahora siempre pone el intermitente. El pitido y el movimiento del volante con el que su vehículo le 'obsequia' en caso contrario, tiene un efecto muy disuasorio y ha hecho que ya no se olvide de este pequeño gesto tan importante para la seguridad de todos. La tecnología también es didáctica.

Y por otro lado, al hilo del reportaje que hemos realizado sobre el papel de los medios de comunicación en la concienciación sobre la seguridad vial (págs. 28/31), en el que me sorprendió que de 11 responsables de publicaciones del motor que entrevistamos, solo había una mujer, hice un repaso de las páginas de este número y me puse a comprobar. Al repasar las imágenes, la balanza entre hombres y mujeres estaba muy desequilibrada (ya suponen a favor de quién). Además, las mujeres salen en actitudes que podemos denominar como 'femeninas': víctima, sacando el móvil del bolso, con problemas de salud, recogiendo un paquete (el repartidor era el chico)... Se lo comenté a mis compañeros. Dar-nos cuenta de nuestro error hará que prestemos más atención a la hora de elegir las imágenes. Y al mismo tiempo, nos ha hecho pensar en los estereotipos que tenemos interiorizados y de los que no somos conscientes. Y que hay que cambiar.

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



Bilbao, ciudad con premio

La ciudad de Bilbao ha ganado uno de los Premios de la Semana Europea de la Movilidad 2020 que otorga la Comisión Europea. En concreto ha obtenido el Premio de Seguridad Vial Urbana al implantar en 2018 la velocidad 30 en todas las vías de la ciudad. El jurado quedó impresionado, además, por las actividades de comunicación y sensibilización de Bilbao para promover la seguridad vial, así como por sus medidas para incluir a los habitantes en los debates y en la toma de decisiones.

ESPAÑA

Referente de Europa en seguridad vial

Es la primera vez en la historia que España supera a países como Holanda, Alemania y Francia, referentes en seguridad vial. Con una tasa de 29 fallecidos por millón de habitantes, según datos provisionales de la Comisión Europea, nuestro país es el cuarto con menor tasa de mortalidad por accidente de tráfico. Solo es superado por Suecia (18 fallecidos por millón de habitantes); Malta (21) y



Dinamarca (27). En la Unión Europea fallecieron 18.000 personas en accidente de tráfico, lo que supone un descenso del 17% (-4.000 fallecidos) en comparación con 2019.



Pasos inteligentes para animales

El Gobierno de La Rioja puso en marcha en mayo un proyecto piloto, un paso para fauna silvestre 'inteligente' que evite la alta concentración de accidentes de tráfico por atropello de animales. Se ha instalado en un tramo de la carretera LR-113, entre las localidades de Baños de Río Tobía y Mahave. Una zona que tiene una alta concentración

de atropellos a jabalíes. El sistema automático consta de sensores infrarrojos (alimentados por energía solar) que monitorizan el perímetro del paso habilitado. En el momento en el que un animal irrumpe en la calzada se activan simultáneamente dos señales luminosas en ambos sentidos para advertir a los conductores.



Convocadas plazas para examinadores

El 30 de abril se publicó en el BOE la convocatoria de 35 plazas para examinadores de tráfico por el sistema de acceso libre. A esta convocatoria se suman otras 35 plazas de examinadores interinos y otras 60 plazas de interinos examinadores por exceso o acumulación de tareas. Según, María Lidón Lozano, secretaria general de la DGT, "estamos

haciendo un esfuerzo muy importante desde esta Dirección General por incrementar las plantillas de examinadores y para poder mejorar el servicio público que se da a los ciudadanos". Asimismo, "agradecemos tanto al Ministerio del Interior como al Ministerio de Política Territorial y Función Pública el interés por las convocatorias realizadas".

Libros

Manual de Neurología y Conducción

Para ayudar a médicos y Centros de Reconocimiento y a cualquier persona interesada, la DGT y la Sociedad Española de Neurología han publicado el "Manual de Neurología y Conducción", que aborda desde los aspectos legales a cómo influyen estas enfermedades y sus tratamientos en la capacidad para conducir. El Manual completo, en pdf, se puede descargar en: <http://yrevista.dgt.es/manual>



Eléctricos

Coches compartidos

La Empresa Municipal de Transportes de Valencia y Car-Green alquilarán diez puntos de recarga para coches eléctricos compartidos en el aparcamiento del Centro Histórico-Mercado Central. Esta ubicación estratégica permitirá dar servicio al primer proyecto de coches compartidos y eléctricos de la ciudad. La empresa municipal ingresará hasta 4.000 € mensuales por el alquiler de estos puntos de recarga. Los coches podrán acceder a las instalaciones en la franja horaria nocturna a través del reconocimiento automático de las matrículas.

En moto, ojo con la velocidad

El exceso de velocidad (29%), el consumo de alcohol (17%) y de drogas (10%) son los factores de riesgo que más influyen en un siniestro mortal de moto. También interviene el hecho de no usar un casco de la talla adecuada, abrochado y ajustado correctamente,

lo que puede provocar hasta el 6% de los fallecimientos en motociclistas y el 29% en conductores de ciclomotores. Estos son datos extraídos de un estudio elaborado por la Fundación MAPFRE en colaboración con la Asociación Española de la Carretera.



Adiós a los combustibles fósiles

El Congreso aprobó en mayo la Ley del Cambio Climático, en la que el Gobierno se compromete a cumplir una serie de objetivos medioambientales. Para 2030, reducirá al menos el 23% las emisiones de gases de efecto invernadero (respecto a las registradas en 1990). Pretende que las energías renovables supongan al menos el 42% del consumo de energía final. Además, se quie-

re conseguir que el sistema eléctrico tenga al menos un 74% de la energía generada a partir de energías de origen renovable (actualmente la cifra está en torno al 40%). Y quiere lograr un parque de turismos y vehículos ligeros sin emisiones directas de CO₂ en 2050. Para lograrlo, según esta previsión, no se venderán vehículos de combustión a partir de 2040.



Bajas temporales, solo 1 año

En abril el BOE publicó el Real Decreto sobre los vehículos al final de su vida útil que modifica el Reglamento de Vehículos. Entre las principales novedades se establece un límite temporal de 1 año desde la fecha de solicitud de la baja temporal. Pasado ese plazo, si el interesado no ha solicitado la prórroga de dicha baja, automáticamente, el vehículo volverá a estar en situación activa, generando las obligaciones administrativas y fiscales que corresponda, como el impuesto de vehículos de tracción mecánica.

Con auriculares, más lentos

Un experimento de Ford muestra que las personas que escuchan música con auriculares, son, de media, unos 4 segundos más lentas en identificar posibles peligros en la carretera que cuando no escuchan música. Para llegar a esta conclusión, 2.000 participantes de toda Europa fueron sometidos a una experiencia de sonido espacial 8D, en una calle virtual inmersiva, en la que se midió sus tiempos de reacción en situaciones potencialmente peligrosas. Tras la experiencia, la mayoría de



los participantes afirmaron que no volverían a usar auriculares en sus desplazamientos.

Premios

Casco inteligente

La última edición de los premios Ponle Freno ha reconocido al casco inteligente de Livall Europe. Consta de indicadores intermitentes en la parte trasera del casco, botón SOS con acceso directo al servicio de emergencias, mando a distancia para el manillar (permite colgar y descolgar llamadas), sistema de altavoces manos libres para escuchar navegación GPS, llamadas y música, sensores con aviso automático en caso de caídas y sistema de comunicación Walkie-Talkie.



Fe de erratas

Reportaje "Así son los controles de drogas"

El reportaje "Así son los controles de drogas" del número 257, contiene un error en la infografía Test de Drogas (pág. 41): entre los cinco tipos de drogas identificadas en las pruebas de laboratorio, en lugar de la categoría TCH, que es principio activo del cannabis, debería figurar el término Opiáceos, un grupo de drogas al que pertenecen sustancias como la morfina, la metadona y la heroína.

FRANCIA

Venta de alcoholímetros obligatoria

Desde el 1 de julio, en Francia es obligatorio que los establecimientos de bebidas alcohólicas "para llevar" vendan alcoholímetros (para la autoevaluación del consumo de alcohol) "cerca del departamento con mayor volumen de bebidas alcohólicas" o "cerca

del lugar de acopio", según el Ministerio de Interior francés. Esta obligación también se aplica a la venta online de bebidas alcohólicas. El incumplimiento de esta obligación puede ser sancionado con multas que van desde 675 hasta 1.875 euros.



RUMANÍA

Viernes Verde

Desde marzo está en marcha un proyecto del Ministerio de Medio Ambiente de Rumanía, denominado "Viernes Verde", que tiene como objetivo promover el uso de transporte alternativo entre los trabajadores con el fin de reducir la contaminación y las emisiones de carbono. Por eso anima a los ciudadanos a dejar el coche y,

en cambio, utilizar el transporte público, la bicicleta o caminar para ir al trabajo los viernes. El Ministerio está planteándose la posibilidad, incluso, de que el transporte público sea gratuito ese día. Quiere lograr que, al menos, uno de cada cuatro empleados se desplace en un medio alternativo al coche a finales de este año.



EEUU

Estate alerta y llega con vida



La Oficina de Seguridad en las Carreteras (OHS) de Delaware (EE.UU.) ha puesto en marcha una campaña, con el lema "Esté alerta y llegue con vida", para evitar distracciones. Según datos recientes de la Administración Nacional de Seguridad del Transporte en Carreteras (NHTSA), la conducción distraída causó 3.142 muertes en todo el país en 2019, un aumento del 10% con respecto a 2018.

EUROPA

Faltan puntos de recarga

Según un informe del Tribunal de Cuentas Europeo, la UE continúa muy lejos de alcanzar su objetivo del Pacto Verde de tener un millón de puntos de recarga eléctrica para 2025, y carece de una hoja de ruta estratégica general para la electromovilidad. A pesar de haber logrado promover una norma común para la recarga de vehículos eléctricos y mejorar el acceso a las diferen-

tes redes de carga, continúan existiendo obstáculos para desplazarse por la UE en vehículos eléctricos. Para los auditores del Tribunal de Cuentas Europeo, la disponibilidad de estaciones públicas de recarga varía sustancialmente entre los diferentes países, los sistemas de pago no están armonizados y no hay suficiente información en tiempo real para los usuarios.





■ **NACIONES UNIDAS**

Semana Mundial de la Seguridad Vial

“Calles para la vida” (Streets for Life) fue el lema escogido por la 6ª Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que se celebró este año del 17 al 23 de mayo. El objetivo de la campaña ha sido hacer un llamamiento para que todas las ciudades del mundo implanten el límite de velocidad a 30 km/h, generar

apoyo local y concienciar de la importancia que tiene crear ciudades seguras, saludables, verdes y habitables. Además, destaca el vínculo entre el 30 y el logro de una serie de Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluidos los de salud, educación, infraestructura, ciudades sostenibles, acción climática y asociaciones.

■ **ARGENTINA**

Si no lleva casco, no pasa

Honda Argentina ha instalado un “semáforo inteligente” para evitar que los motoristas circulen sin casco. Este semáforo, ubicado en Campana (una ciudad a una hora de Buenos Aires), es capaz de detectar si el motorista parado lleva o no casco. En caso de no llevarlo, el semáforo no se pone en verde y, además, proyecta su imagen en una pantalla situada a la



vista del resto de conductores, que, probablemente, pitarán para avisarle. El reconocimiento facial de las cámaras de este semáforo es capaz de funcionar, incluso, cuando hay dos

personas en una moto y una de ellas no lleva casco. También en ese caso, hasta que los dos pasajeros no utilicen el casco obligatorio, el semáforo no cambiará a luz verde.

■ **EUROPA**

ITV para todas las motos

El Parlamento Europeo quiere que la Comisión Europea (CE) exija que todos los Estados miembros realicen inspecciones técnicas periódicas para todas las motocicletas en 2023 (fecha en la que la CE tiene previsto revisar las pruebas de aptitud). En la actualidad, solo las motos de más de 125cc están obligadas a pasar controles periódicos (aunque son muchos los países que, aunque no sea obligatorio, se les exige de todos modos). Los eurodiputados también quieren que los controles técnicos se adapten a las nuevas tecnologías, incluidas las pruebas de los sistemas de llamadas de



emergencia (eCall) y las nuevas tecnologías de seguridad que se requerirán a partir de 2022 –como los sistemas automatizados de frenado de emergencia (AEB) y la asistencia de velocidad inteligente (ISA)–.

■ **CHILE**

Niños: un 34%, sin sillita

Un 34% de los niños menores de 9 años viajan sin utilizar ningún sistema de retención infantil (SRI) en Chile, tal y como ha dado a conocer la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET). De hecho, solo lo hace un 49%. Recordemos que llevar correctamente instalado el sistema de retención infantil reduce la probabilidad de muerte en aproximadamente un 90% en los lactantes y entre un 54% y un 80% en los niños más pequeños, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). La Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito CONASET también remarca que, además, el 11% de los niños va en los brazos de otro pasajero.

¿SABÍAS QUÉ ...?

Países sin chatarra en 2030

Solo Alemania, Grecia, Chipre, Luxemburgo y Rumanía lograrán eliminar los residuos que generan el fin de la vida útil de los vehículos en 2030, según un estudio de SaveOnEnergy. Cada año, los vehículos de motor que llegan al final de su vida útil generan entre 8 y 9 millones de toneladas de residuos en la UE. Por eso, la Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil quiere prevenir la producción de residuos procedentes de los vehículos y sus componentes, de modo que se reduzca la eliminación final de residuos y su impacto medioambiental global.



EXCEPCIONES: A CICLISTAS, EN TÚNELES, GLORIETAS...

Permitido adelantar en prohibido

La maniobra de adelantamiento está prohibida en ciertos lugares y circunstancias donde no se puede realizar con total seguridad. Pero **existen algunas excepciones** en las que el adelantamiento en prohibido sí está permitido.

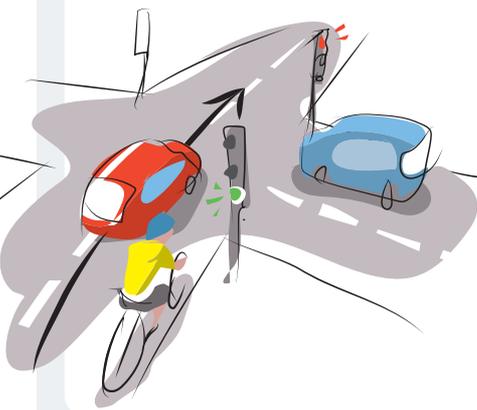
- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Ilustraciones: DLIRIOS

El Reglamento General de Circulación establece, como norma general, que está prohibido adelantar donde no sea posible hacer la maniobra de forma segura: en curvas y cambios de rasante de visibilidad re-

ducida, en pasos para peatones señalizados, intersecciones, pasos a nivel y en las cercanías de todos ellos, y dentro de túneles. A continuación, explicamos algunas de las situaciones excepcionales donde el adelantamiento prohibido sí está permitido por razones de fluidez, siempre que se realice sin comprometer la seguridad. ♦



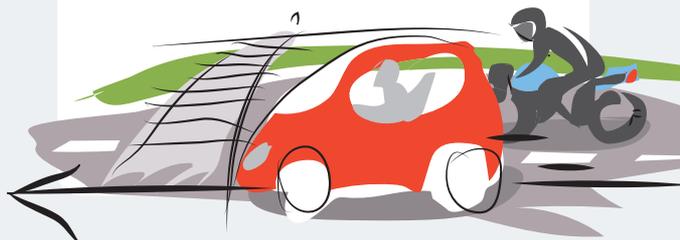
1 INTERSECCIONES: SOLO SI EXISTE PRIORIDAD



Normalmente, está prohibido adelantar en las intersecciones y en sus proximidades, lugares donde se cruzan distintas trayectorias y la maniobra de adelantamiento puede resultar de mayor riesgo. Pero, sí está permitido cuando la calzada donde se realiza la maniobra tiene prioridad de paso establecida y hay una señal expresa que lo indica.

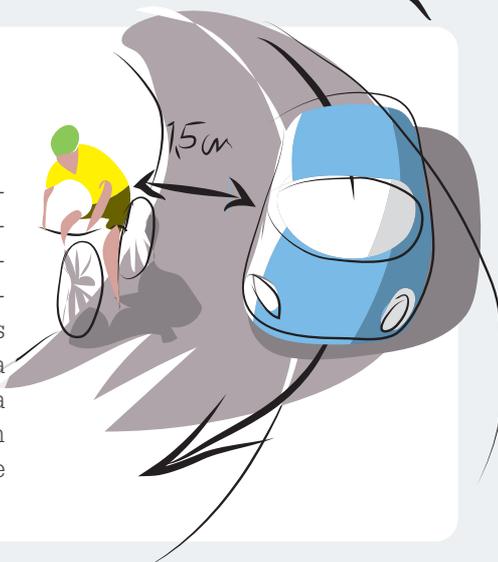
2 PASOS A NIVEL: CON VISIBILIDAD, SÍ

Como norma general, el adelantamiento está prohibido en los pasos a nivel y en vías para ciclistas. No obstante, sí está permitido cuando se realice a vehículos de dos ruedas que no impidan la visibilidad lateral a quien adelanta.



3 A CICLISTAS EN CARRETERA

En un tramo de carretera con el adelantamiento prohibido, sí está permitido adelantar a un ciclista -o a varios en grupo- ocupando todo o parte del carril destinado al contrario. Pero deben cumplirse dos condiciones: una, que se mantenga una separación lateral de seguridad mínima de 1,5 metros; y dos, que no se ponga en riesgo a otros usuarios, incluidos los que circulen en sentido contrario.



4 GLORIETAS: EXCEPCIÓN ENTRE LAS INTERSECCIONES

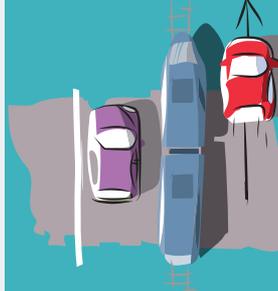
Hay un tipo de intersección donde sí se permite el adelantamiento: las glorietas. En ellas la circulación se realiza de forma giratoria, no lineal como en el resto, y el adelantamiento está permitido siempre que las circunstancias y sus dimensiones permitan realizarlo en condiciones de seguridad.



¿Cuándo puedo adelantar por la derecha?

Como norma general, la maniobra de adelantamiento debe realizarse siempre por la izquierda. Pero, excepcionalmente, está permitido hacerlo por la derecha, si existe espacio, en estas tres situaciones concretas:

- Cuando el conductor del vehículo al que se va a adelantar indica su intención de detenerse, parar o girar hacia la izquierda.



- En las ciudades donde circulan tranvías por vías de doble sentido de circulación con una vía para tranvía en el centro, se podrá adelantar a este por la derecha.

- En vías urbanas, cuando exista más de un carril en el sentido de circulación y estos se encuentren delimitados (señalizados por líneas), se podrá adelantar por la derecha.



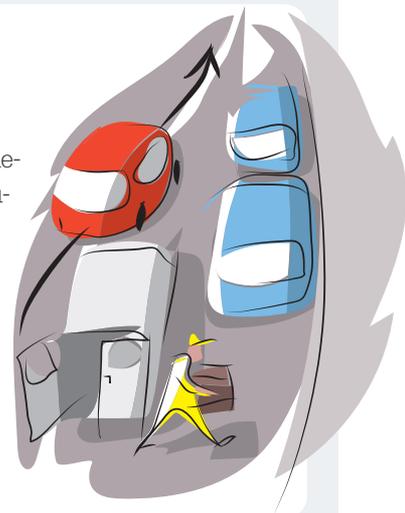
5 TÚNELES: CON DOS O MÁS CARRILES

Como norma general el adelantamiento también está prohibido dentro de los túneles y en los pasos inferiores. Pero, cuando dentro del túnel hay dos o más carriles para el mismo sentido, la maniobra está permitida en esos carriles ya que, para realizarla, no es necesario ocupar el sentido contrario.



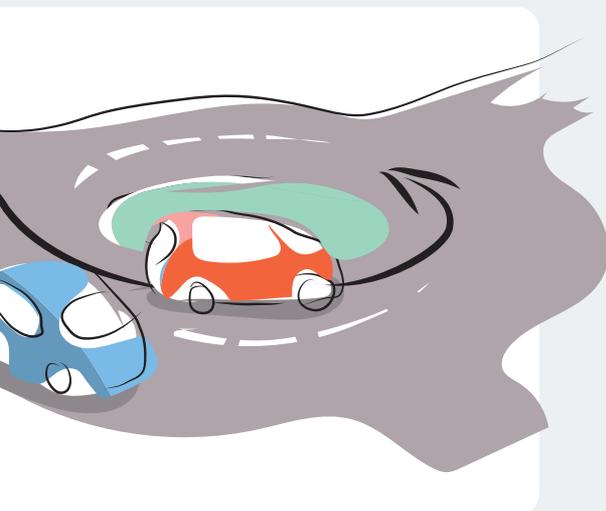
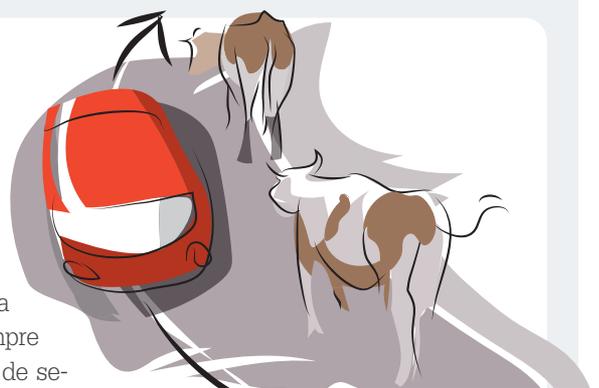
6 VEHÍCULOS INMOVILIZADOS

En una vía donde está prohibido adelantar, un vehículo en doble fila ocupa la calzada y obstaculiza la circulación. Salvo que esté detenido por necesidades del tráfico –un semáforo en rojo–, está permitido invadir el sentido contrario para rebasar a ese vehículo, siempre que la maniobra no sea peligrosa para nadie.



7 MÁS LENTOS

En los tramos de adelantamiento prohibido, está permitida para adelantar a conductores de bicicletas, ciclomotores, vehículos de tracción animal, a peatones y animales, siempre manteniendo la distancia de separación correspondiente al tipo de vía y sin riesgo alguno, ni para ellos ni para la circulación en general. Además, desde el próximo 1 de julio, también estará permitido adelantar, en las mismas condiciones, a las grúas en operaciones de auxilio y rescate.



test NUEVOS

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Y el ansia de conocimientos y de pruebas fiables para evaluarlos por parte de los jóvenes conductores es una realidad. De hecho, uno de los sitios más visitados, desde siempre, de la página web de la DGT ha sido la sección de test. La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no ha sido una excepción y durante el tiempo que pu-

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS



1 A un turismo, ¿le está permitido circular con láminas adhesivas o cortinillas contra el sol en las ventanillas traseras?

- A. No, en ningún caso.
- B. Sí, en todo caso.
- C. Solo si el vehículo lleva dos espejos retrovisores exteriores.

2 ¿Cuándo está permitido estacionar en un túnel?

- A. Cuando el túnel está suficientemente iluminado.
- B. Cuando la calzada tiene dos carriles de circulación para cada sentido.
- C. Nunca.



3 En esta intersección con señal de STOP y buena visibilidad, ¿qué debe hacer?

- A. Detenerse siempre una vez superada la línea transversal.
- B. Seguir circulando sin detenerse, porque no viene ningún vehículo de frente.
- C. Detenerse siempre ante la línea transversal.



4 En una calzada de doble sentido de circulación en la que no están delimitados los carriles, está obligado a circular por...

- A. el lugar de la calzada que crea más seguro.
- B. la derecha, lo más cerca posible del borde de la calzada.
- C. el eje imaginario de la calzada.

5 En defecto de señalización, ¿cuál es la velocidad máxima que no deberán rebasar los vehículos en una autopista dentro de poblado?

- A. 50 km/h, pudiéndola superar en 20 km/h. para adelantar.
- B. 80 km/h.
- C. 50 km/h.



6 Con lluvia intensa, una motocicleta, ¿puede sufrir "aquaplaning"?

- A. No; solo los turismos pueden sufrir "aquaplaning".
- B. Solo si la motocicleta lleva sidecar.
- C. Sí, especialmente si circula a velocidad elevada.

7 Cuando el fondo de las señales de orientación es amarillo, indica que se circula por...

- A. un tramo de vía en obras.
- B. una vía para automóviles.
- C. un tramo de vía especialmente peligroso.



8 Los paneles de mensaje variable, ¿pueden utilizarse para dar instrucciones de obligado cumplimiento?

- A. No, son meramente informativos.
- B. Sí.
- C. No, solo pueden usarse para advertir de posibles peligros.



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...

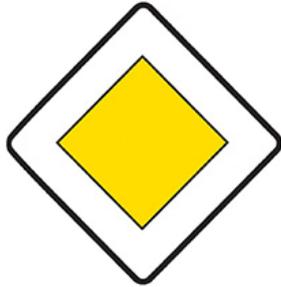


+ test autocorregibles en www.dgt.es/ en el epígrafe de Formación y educación vial

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 ¿Qué indica esta señal?

- A. Calzada en la que se debe ceder el paso a los vehículos que se aproximan por la derecha.
- B. Vía pública de atención preferente.
- C. Calzada con prioridad de paso en las intersecciones sobre los vehículos que circulen por otra calzada.



13 ¿Está permitido estacionar en las calles residenciales?

- A. No, excepto en los lugares señalizados.
- B. No, excepto en horas nocturnas.
- C. Sí, en cualquier lugar de la vía.



10 En una vía urbana, las operaciones de carga y descarga se realizarán...

- A. depositando la mercancía en la calzada o en zonas peatonales.
- B. respetando las disposiciones que dicten las autoridades municipales.
- C. por el lado del vehículo más alejado del borde de la calzada.

14 En caso de producirse un incendio en el interior de un túnel, ¿qué medida de seguridad, entre otras, adoptará el conductor?

- A. Apartará su vehículo a la derecha para dejar paso a los servicios de emergencia.
- B. Apagará el motor del vehículo y permanecerá en su interior.
- C. Dejará arrancado el motor de su vehículo y abandonará el túnel.



11 Conducir bajo los síntomas de una alergia respiratoria, ¿aumenta el riesgo de sufrir un accidente?

- A. Sí, pero solo durante la primavera debido a la mayor presencia de polen.
- B. No, el riesgo es el mismo que el de un conductor sin alergia respiratoria.
- C. Sí, ya que puede verse alterada la capacidad para conducir con seguridad.



con más detalle

La alergia es una enfermedad que representa un riesgo para la seguridad vial. Bajo sus efectos la capacidad para conducir se ve afectada, por lo que debemos tomar una serie de medidas para minimizar los riesgos y, si está sometido a algún tratamiento de fármacos debe consultar a su médico sobre los efectos secundarios, como dificultad en la concentración, disminución en los reflejos y, sobre todo, somnolencia, siendo causas frecuentes de accidentes.

12 Los resaltos en los pasos para peatones, ¿se consideran obstáculos en la calzada?

- A. Sí, cuando son metálicos.
- B. Sí, puesto que dificultan el cruce de los pasos de peatones.
- C. No, siempre que garanticen la seguridad vial de los usuarios y especialmente de los ciclistas.



15 En caso de condiciones meteorológicas muy desfavorables, como lluvia muy intensa, ¿se puede circular con la luz antiniebla trasera encendida?

- A. No, solo puede utilizarse con niebla densa.
- B. Sí.
- C. Sí, aunque su uso es opcional.



FE DE ERRATAS

En el Test de la revista número 257, cometimos un error. La pregunta número 10 inquiría sobre la velocidad que, como mínimo, deberíamos circular en un carril adicional circunstancial instalado en una vía. Y, por error, añadimos delante de vía el término auto (autovía). Aunque subsanamos el error rápidamente en las versiones digitales (revista.dgt.es) en la versión papel se nos coló la errata. Lo sentimos.

test SOLUCIONES

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

NUEVO

TÍTULO DE FORMACIÓN PROFESIONAL,
CURSOS PARA MOTORISTAS, CONDUCTORES, REPARTIDORES, CICLISTAS,
RIDERS, VMP... EDUCACIÓN PARA MAYORES, NIÑOS, ADULTOS...

Reforzar la Formación para transformar la Movilidad

La DGT, el Ministerio de Educación y Formación Profesional, entidades como UNO Logística, Volkswagen, CSM Escuela de Conducción Segura de Motocicletas, el Instituto de Seguridad de Honda, la Fundación Mapfre, la Confederación Nacional de Autoescuelas, la Asociación Española de Economía Digital o FUNDAE... todos están apostando por la formación de los conductores de turismos y motos, también a repartidores, riders, ciclistas o usuarios de Vehículos de Movilidad Personal (VMP).

• J. M. M. • Ilustración: DLIRIOS

“Ha sonado la hora de la formación y la educación vial” decía recientemente Pere Navarro, director general de Tráfico. Y es que en estos momentos se ha disparado la oferta de cursos de formación y de actividades educativas desde todos los ámbitos en España, para abordar desde una nueva perspectiva el problema de la accidentalidad y la seguridad vial.

El pistoletazo de salida lo da el Consejo de Ministros cuando, el pasado 23 de marzo, a propuesta del Ministerio de Educación y Formación Profesional, tras un trabajo conjunto con la DGT, crea el título de técnico superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible dentro de la Formación Profesional, con carácter oficial y válido en toda España, un avance en la profesionalización y que incrementa la formación de quienes se encargan de formar y educar a conductores y peatones. “Este título responde a la antigua reivindicación del sector” explica María José Aparicio, subdirectora de Formación y

Educación (DGT)– y constituye una merecida profesionalización de los profesores de seguridad vial”, y marca “un hito para la DGT, ya que supone la primera formación reglada de experto en seguridad vial, dirigida en este caso a los formadores”. Además –explica Aparicio–, “llega en un momento importante de revolución de la movilidad”.

El Grado Superior de Formación Profesional “recoge la competencia de diseñar, impartir y evaluar la enseñanza dirigida a la educación y formación vial”, señala el Ministerio de Educación y Formación Profesional. Se accederá desde cualquier modalidad de Bachillerato y se impartirá a partir del curso 2022-23 (aunque algún centro podría anticiparse al próximo curso), con una duración de 2.000 horas; se podrá realizar en centros públicos y privados y sus módulos podrán ofertarse a distancia, excepto los de Técnicas de conducción y Didáctica de la enseñanza práctica, que obligatoriamente serán presenciales.

Quien obtenga esta titulación –explican desde la DGT– “podrá ejercer su actividad profesional en más de una decena de pues- ▶▶

Técnico en Formación para la Movilidad Segura

—  —
— PROMOCIÓN 2021 —



FP: Un título, muchas salidas profesionales

El nuevo título Formación Profesional de Técnico Superior en Formación para la Movilidad Segura y Sostenible permite trabajar como profesor de formación vial, director de escuelas de conductores, formador de cursos de sensibilización y reeducación vial, de cursos de mercancías peligrosas y de conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera, director de centros de formación de mercancías peligrosas y educador en programas o actividades de educación vial en centros educativos, centros de mayores, ayuntamientos, asociaciones, empresas, administraciones de ámbito estatal, autonómico o local también como asesor de seguridad vial laboral en entidades públicas y privadas, asesor en planes de movilidad en entidades públicas y privadas, docente en seguridad vial y monitor de cursos de conducción segura.

Este nuevo título amplía las posibilidades de ejercicio profesional frente al certificado de aptitud para directores de escuelas de conductores y de profesorado de formación vial expedido por la DGT. No obstante, quienes actualmente trabajan como formadores en autoescuelas, en centros de formación ADR (mercancías peligrosas por carretera) o centros de sensibilización con el título expedido por la DGT podrán seguir haciéndolo. Además, la DGT seguirá convocando cursos de profesores y directores de autoescuelas hasta que haya promociones suficientes formándose en el nuevo grado creado.

En sus dos años de formación, los alumnos reciben conocimientos englobados en 14 módulos profesionales: primeros auxilios; tráfico, circulación de vehículos y transporte por carretera; organización de la formación de las personas conductoras; técnicas de conducción; tecnología básica del automóvil; didáctica de la enseñanza práctica de la conducción; educación vial; seguridad vial; didáctica de la formación para la seguridad vial; y movilidad segura y sostenible. Además, se incluyen otros cuatro módulos comunes a todos los títulos de Formación Profesional: proyecto de formación para la movilidad segura y sostenible; formación y orientación laboral; empresa e iniciativa emprendedora; y formación en centros de trabajo, con más de 220 horas prácticas. Las administraciones educativas establecerán los currículos correspondientes, respetando lo establecido en el decreto de creación del título. Para cursar el módulo Didáctica de la enseñanza práctica de la conducción (el segundo año) es necesario estar en posesión de los permisos de conducción B y A2.



BICI REPARTO

Los cursos de la DGT para trabajadores en bici han sido un éxito.

AUTOESCUELAS

El nuevo título de FP permitirá ejercer como profesor y director de autoescuela y mucho más.



Reforzar la Formación para transformar la Movilidad

► *tos de trabajo en pequeñas, medianas y grandes empresas dedicadas a la formación de conductores y conductoras*, en la obtención de permisos para conducir “y, en general, la formación para la seguridad vial” (ver recuadro a la izquierda).

CURSOS DE CONDUCCIÓN SEGU-

RA. Y es que la formación es la última ‘arma secreta’ para reducir las cifras de siniestralidad. “No tengo ninguna duda –explica Luis Moya, director de la Volkswagen Driving Experience de Volkswagen– de que si se generalizara la formación de los conductores se reduciría la siniestralidad. El secreto para mejorar es la formación”. Volkswagen Driving Experience ofrece cursos individuales y en grupos reducidos para mejorar la conducción de turistas, en pista y sobre hielo o nieve. En ellos enseñan cómo colocarse al volante, cómo situar las manos...; algún curso –diseñado para la atención individual, especial-

mente indicado para personas con miedo a la conducción o que la han dejado por largos periodos– observa cómo conduce el alumno y corrige sus defectos–; otros, tras la parte teórica, pasan a un circuito, con recorridos entre conos, frenadas, esquivas... cursos en los que, junto a los de otras entidades, la DGT está trabajando para que obtengan una certificación.

“Hacemos mucho hincapié en la forma de frenar (frenadas de emergencia o con esquivas, en seco o mojado...) Personalmente, me doy por satisfecho si la gente

sale del curso sabiendo frenar bien, porque apenas el 5% de los conductores sabe hacerlo”, subraya Moya, que cuenta, satisfecho, como “muchos alumnos repiten y varios nos han contado que han salvado una

situación de riesgo porque se acordaban de las enseñanzas del curso”. Y se extiende sobre lo que aportan las ADAS (“nos hacen la vida más cómoda, pero sobre todo más segura”) y que hay que enseñar a la gente a utilizarlos; de la necesidad de charlas en los colegios; de cómo el peatón, colectivo al que también hay que formar, puede contribuir a mejorar la circulación (“solo con llevar ropa clara se les vería me-



MOTOS
Los cursos certificados por la DGT darán un valor extra a los cursos de conducción de motos.

tribuirá y mucho a mejorar la seguridad vial en España”.

Orduña se queja del intrusismo en la formación de conductores (“*existe mucho intruso que mal forma a los posibles alumnos*”), que espera se termine con la generalización de los cursos certificados por la DGT. En sus cursos se hace “*mucho hincapié en todo lo referente a la seguridad vial, incluidos elementos de seguridad activa y pasiva*” y en la importancia de la tecnología, “*que aporta un plus de seguridad*”.

En su opinión, “*el 99% de los alumnos que reciben estos cursos adquieren un nivel de control sobre sus máquinas que nunca hubieran podido alcanzar por sí mismos; algo que repercute en la seguridad propia y del resto de usuarios de la vía*”, ya que “*la mayoría, una vez que obtienen el permiso de conducir no vuelve a recibir más formación que su propia experiencia, que se queda muy corta*”. De hecho, Orduña recomienda “*seguir formándose periódicamente. Un reciclaje cada cierto tiempo evitaría muchos sustos durante nuestra conducción*”.

EXTRANJEROS
En los cursos de español para extranjeros se introducirá la seguridad vial.



por y ayudaría a la seguridad”) o de la necesidad de formar a los conductores sobre el peligro de usar el móvil (“*no hay ninguna llamada tan urgente que deba poner tu vida en peligro*”). . . En definitiva, Luis Moya concluye que “*siempre tendrá que seguir habiendo formación*”.

PARA MOTOS, CERTIFICADOS. La DGT, en su plan de medidas contra la siniestralidad de los motoristas, estableció la posibilidad de realizar cursos voluntarios de conducción segura, con compensación de un mínimo de puntos –según prevé la Ley actualmente en tramitación parlamentaria–, para, según Montserrat Pérez, subdirectora adjunta de Formación de la DGT, “*mejorar conocimientos y habilidades técnicas de conducción que eviten situaciones de riesgo*”.

Así, la DGT y la Entidad Nacional de Acreditación han creado un certificado de calidad para los cursos de conducción segura, tanto de motos como de automóviles. “*Estar certificados por la DGT –explica Juan de Orduña, director de CSM Escuela de Conducción Segura de Motocicletas– les aporta un valor extra por la calidad que van a recibir los alumnos*”. Esta escuela imparte desde 2005 cursos teórico-prácticos de formación en vías

urbanas e interurbanas, de 8 horas de duración, con clases teóricas, maniobras en pista y circulación –urbana o interurbana–, que permiten recuperar puntos –si se han perdido–. Orduña, que opina que “*la DGT está apostando muy positivamente por la seguridad de los motoristas*”, cree que “*si sabemos conducir mejor y con más seguridad nuestra moto o escúter, evitaremos situaciones de riesgo, lo que redundará en una clara bajada de la siniestralidad*” y que “*conocer cuál será la reacción de nuestra moto dependiendo de cómo reaccionemos nosotros ante un imprevisto –por ejemplo, ante una frenada de emergencia con esquiwa– es fundamental para reducir la siniestralidad*”. Y resalta su importancia: “*Formar a los conductores de vehículos de dos o tres ruedas a través de auténticos profesionales, con-*



“SI SE GENERALIZARA LA FORMACIÓN DE LOS CONDUCTORES, SE REDUCIRÍA LA SINIESTRALIDAD”

LUIS MOYA, DIRECTOR VOLKSWAGEN DRIVING EXPERIENCE

los Diputados, expusieron la necesidad de “*una formación continua de los conductores*” y pidieron la promoción de dichos cursos de formación.

ESCUELA DE REPARTIDORES. Pero, los cursos de formación también se están generalizando en otros colectivos. Por ejemplo, Fundae (Fundación Estatal para la Formación en el Empleo) ha introducido en su catálogo de cursos bonificados los de conducción segura para repartidores en moto. También UNO Logística (Organización Empresarial de Logística y Transportación) ►►

Escape room, seguridad vial y pandemia

Un proyecto innovador de Formación y Educación se ha quedado, de momento, en proyecto debido al Covid-19. La jefatura provincial de Tráfico de Zamora había puesto en marcha un programa piloto utilizando el juego como herramienta de aprendizaje. "La Hora Dorada" es un *Breakout Edu* (una versión de los *escape room*) orientado a alumnos de 3º y 4º de ESO. Estos pasan una serie de pruebas, por lo que obtienen las llaves que les permiten abrir los diferentes candados de una caja cerrada que supone la superación de la prueba. A continuación se realiza una sesión para reflexionar sobre el transcurso de seguridad vial en que transcurre el juego y explicar los contenidos. Por desgracia, la pandemia solo permitió un ensayo en un colegio –con resultados muy positivos–, aunque está listo para comenzar a aplicarse en cuanto se reanude cierta actividad social.



Reforzar la Formación para transformar la Movilidad

► te) acaba de clausurar la cuarta edición de su Escuela de Repartidores, en la que, con el respaldo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la DGT, Pons Seguridad Vial y Mercedes Benz Vans, forma gratuitamente a profesionales. En 50 horas lectivas, los alumnos aprenden a desarrollar una gestión eficiente del reparto, técnicas para mejorar la calidad del servicio y manejo de tecnologías para la movilidad, y aspectos de prevención de riesgos laborales y seguridad vial. En esta parte –de la que se encarga Pons Seguridad Vial– se enseña, según Rafael Aguilera (director general de UNO Logística), "cómo aparcar, cómo estibar la mercancía, cómo circular, particularidades de las furgonetas (por ejemplo, las diferencias de distancias de frenado con respecto a los turismos) o cómo afecta a la conducción segura el consumo de alcohol o drogas". No obstante, reconoce que "deberíamos hacer un curso específico de seguridad vial", pero "son muchas horas y no es fácil sacar más tiempo".

En la cuarta edición, la formación también se ha abierto a repartidores con otros vehículos (moto y bici).

CICLISTAS Y RIDERS. En enero, la DGT impartió un curso de circulación básica en bici con prioridad para quien, como los *riders*, tienen la bicicleta como vehículo profesional. El curso aconseja-

ba el modelo más adecuado a las necesidades del usuario, y aspectos como la posición en la vía –centro o derecha del carril–, que mejoran la seguridad.

Antes, la DGT había realizado un curso de formación para instructores dedicados a la bicicleta. El éxito del curso básico de circulación en bici ha llevado a la DGT a lanzar una nueva edición en 2021, con 400 plazas dirigido a docentes (por ejemplo, profesores –en quienes se basan el programa Stars en los colegios–, monitores de parques infantiles...) e incluso se prevé una tercera edición para docentes y policías locales. También hay otro curso destinado a voluntarios formadores de inmigrantes, ciclistas, etcétera. Además, la DGT también promocionará el material

HAY CURSOS DE FORMACIÓN PARA RIDERS, CICLISTAS, NIÑOS, REPARTIDORES, MIGRANTES...

formativo del curso y lanzará un distintivo (Cool Biker) para que los niños que hagan cursos de seguridad lo utilicen en sus bicicletas.

Igualmente, la Red de Ciudades por la Bicicleta facilita formación para instructores en ciclismo. En abril, realizó el primer curso intensivo (2 días) para sus asociados, con contenidos teóricos (puesta en marcha del sistema formativo, instructores, relación con colegios, institutos, entidades locales...) y prácticos (ejercicios de mecánica, habilidad, creación de itinerarios, aplicación de maniobras...). Fermín Martínez –técnico de Movilidad del Ayuntamiento de Pamplona (Navarra) participante en el curso– destacó la necesidad de formación para los formadores: "El seminario nos ha permitido conocer las fases del proceso de formación de los instructores con los criterios técnicos del formador"; mientras,

También a VMP

Superpedestrian, compañía de micromovilidad compartida, firmó un acuerdo con CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas) para formar a los usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP) en su correcto uso y en campañas de concienciación dirigidas a ellos mismos y al gran público. La formación comenzará en Albacete –en junio– sobre los principales aspectos de la nueva normativa –circular por la calzada y a menos de 25 km/h y nunca por aceras– con actividades prácticas con su patinete eléctrico.

Julio Fernández –policía local de Elche (Alicante)– destacó el interés "debido a la importancia de homogeneizar las formaciones existentes en Educación Vial y Movilidad Sostenible".

PATINETES Y SHARING. Los vehículos de movilidad personal (VMP), entre ellos los patinetes eléctricos, son un nuevo protagonista de la movilidad. La DGT colabora con la Asociación Española de Economía Digital (Adigital) –que agrupa a empresas de sharing de motos, bicis, patinetes y VTC– en pro de una movilidad más segura. Para María José Aparicio (DGT), "es vocación de la DGT llegar a todo tipo de usuarios de movilidad. Incluidas las que se apoyan en plataformas digitales. Se está produciendo una revolución en el modo de desplazarnos por la ciudad. Han aparecido nuevos medios de desplazamiento, se priman los medios sostenibles y es muy frecuente que muchos ciudadanos opten por diferentes medios según sus necesidades".

El acuerdo con Adigital se centra en detectar las necesida-



REPARTIDORES

Se les forma no solo en logística; también en seguridad vial,

AUTOMÓVILES

Luis Moya está 'obsesionado' con que la gente aprenda a frenar bien.

Seguridad vial, en los concesionarios

FACONAUTO, Fundación Mapfre y Santander Consumer Finance quieren prevenir accidentes de tráfico y promover una movilidad segura y sostenible desde los concesionarios de venta de automóviles. Julio Domingo, director general de Fundación MAPFRE, hace hincapié en las ventajas de los ADAS (ayudas a la conducción) y la importancia de la formación en las mismas, "clave para avanzar hacia el Objetivo 0 lesiones graves y mortales de tráfico y para que los concesionarios pongan en valor las ventajas de adquirir un vehículo con sistemas que salvan la vida" y destacó que "un parque móvil con los últimos avances en seguridad y asistencia a la conducción podría reducir el número de fallecidos y heridos graves en un 50%". Para Gerardo Pérez, presidente de FACONAUTO, "los concesionarios son los primeros prescriptores de una conducción segura a través de los vehículos que comercializan" y señaló que este programa trabaja "para la concienciación de la seguridad, así como para resaltar las ayudas a la conducción y la importancia de los talleres a la hora de mantener correctamente el parque".

des de formación y riesgos de los usuarios de nuevos medios de movilidad "para formarlos en riesgos específicos, a través de píldoras informativas en las apps que utilizan para canalizar su utilización", explica Cristina Fernández Casas, directora del Centro Superior de Educación Vial de Salamanca (DGT). Así, cuando un usuario utilice la app para alquilar un patinete, recibirá consejos sobre la necesidad de utilizar casco y circular por la calzada.

Marta Becerra, portavoz de Smart Mobility de Adigital, cree que "la pedagogía y la formación son clave para incentivar una movilidad más segura y alcanzar una convivencia más pacífica" y que la responsabilidad "no puede recaer en un solo agente ni desvincularse de la tecnología".

APROVECHAR EL IDIOMA. La DGT intensificará la formación de los migrantes. "El objetivo –explica David Mellado, pedagogo de la DGT– es introducir contenidos de movilidad segura en las clases para extranjeros de organizaciones como Cruz Roja" –que realizará la primera fase de implementación– y que son el primer acercamiento a su nuevo entorno social, "constituyendo –explica Mellado– un espacio primordial para aprender a desenvolverse de forma segura en una movilidad diferente". Por ejemplo, en esas clases pueden utilizarse situaciones cotidianas de cómo cruzar las calles, que los migrantes, de entornos culturales diferentes, pueden desconocer. "Aprender a circular adecuadamente a pie o en bici es sustancialmente significativo cuando hablamos de reducir tasas de siniestralidad en España", explica Mellado, que señala que el 13% de los peatones fallecidos en España en 2019 eran extranjeros.

También se busca extender esa educación al colectivo de personas mayores. De hecho, la DGT estudia con los responsables de Canal Senior – un canal de Youtube dirigido a mayores con actividades en directo

y minipildoras de contenidos– incluir contenidos de formación en materia de circulación, movilidad y seguridad vial.

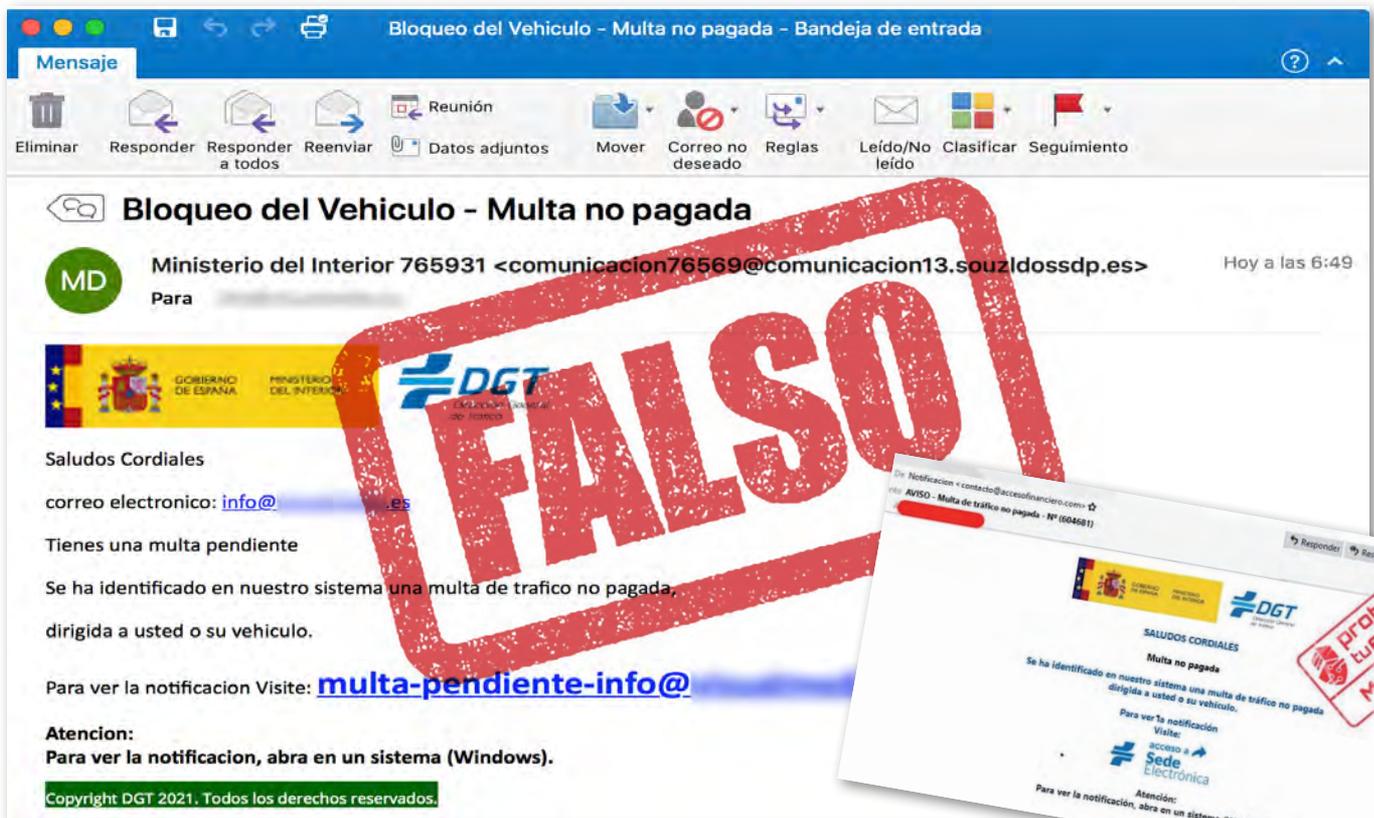
Y PARA NIÑOS, STARS. Para la formación y educación vial de los niños, la

**"DEBERÍAMOS
HACER UN CURSO
EXCLUSIVO DE
SEGURIDAD
VIAL PARA LOS
REPARTIDORES",**

**RAFAEL AGUILERA,
UNO LOGÍSTICA**

DGT sigue apostando por el proyecto Stars. Además de la promoción en colegios que realizan los coordinadores de Educación Vial de cada jefatura provincial, está trabajando con las comunidades autónomas para que estas introduzcan formación ciclista en las aulas y ofertándoles el más que probado programa Stars. El primer paso en este sentido se ha dado con las Aulas Ciclistas de la Comunidad Valenciana, un proyecto que durante 2019-2020 acercó la bici como instrumento de la movilidad sostenible a 15.000 alumnos. El acuerdo, explica Inés Reig –coordinadora de Educación Vial de Valencia–, "facilitará la entrada del proyecto Stars en aquellos colegios interesados y que ya están en contacto con el uso de la bicicleta gracias al proyecto Aulas Ciclistas". De hecho, los colegios y ayuntamientos que ya están 'habitados' a solicitar programas a estas Aulas Ciclistas recibirán entre dicha oferta la actividad Stars de la DGT. ♦





CAMPAÑA DE FRAUDE

La DGT nunca notifica multas a través de correo electrónico

Cada cierto tiempo se producen envíos masivos de avisos de multas de tráfico por correo electrónico. Se trata de un fraude (*phising*) que busca instalar un software malicioso. Pero la DGT **NUNCA** notifica sus multas a través de correo electrónico: **siempre lo hace por correo postal certificado o Dirección Electrónica Vial.**

• J. M. M.

Cada cierto tiempo, redes de malhechores ponen en marcha campañas de fraude a través del correo electrónico, en un tipo de intento de estafa conocido como *phising* (pesca en inglés). Y, claro está, las multas de tráfico son un 'gancho' muy llamativo para sus intentos de fraude.

De hecho, a finales de marzo el INCI-BE (Instituto Nacional de Ciberseguridad) lanzó una alerta al haber "detectado una campaña de envío de correos electrónicos fraudulentos que tratan de suplantar a la Dirección General de Trá-

El timo del carné caducado

También se han detectado –y denunciado públicamente– correos electrónicos en los que se avisa de la presunta caducidad del permiso de conducir y se solicitan datos tales como fotografía de las dos caras del DNI, del permiso de conducir e incluso una foto. Se trata, también, de un intento de fraude. La DGT ha alertado, a través de sus redes sociales, de que no se proporcione "ningún dato ni pinches en ningún enlace" en caso de recibir estos correos. "Elimínelos directamente", concluye en sus redes sociales.

fico (DGT) con el propósito de difundir *malware*" (software malicioso). De hecho, en dicha campaña, se envía un correo al usuario suplantando al Ministerio del Interior, con el asunto «Bloqueo del Vehículo – Multa no pagada». En el cuerpo del mensaje se indica al usuario que tiene una multa pendiente y que puede acceder a la notificación desde el enlace que figura en el correo. Este enlace dirige al usuario a una web externa, desde donde se descarga un archivo comprimido en formato .zip que simula ser la multa y que contiene *malware*.

LA DGT NO COMUNICA MULTAS POR E-MAIL.

Al margen de recordar los consejos que facilita INCIBE para identificar correos peligrosos y evitar engaños: no abrir correos de origen desconocido, desconfiar y no abrir archivos adjuntos, ver la dirección real de envío... , hay que destacar que la DGT nunca co-

VELOCIDAD
NOTIFICACION DE INICIACION DE EXPEDIENTE

MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT
Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas
Apartado de Correos 505, 24080-LEON

Nº EXPEDIENTE: [REDACTED]

FECHA Y HORA DE LA INFRACCIÓN: 03/03/2021 - 16:14h

IMPORTE TOTAL DE LA MULTA: 300.00€
IMPORTE CON 50% DE REDUCCIÓN: 150.00€
IMPORTE ABONADO: 0.00€

MATRÍCULA: [REDACTED]
CLASE: TURISMO
MARCAS: [REDACTED]
MODELO: [REDACTED]

DATOS DEL INTERESADO
NT80147016168200003852

LUGAR DE LA INFRACCIÓN
LUGAR: Vía A-2 P. Km.: 272.9
sentido: D-DECRECIENTE 2

PRECEPTO INFRINGIDO
Art. 21 LTSV
Art. 48.1 REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACION

PÉRDIDA DE PUNTOS
Esta infracción lleva aparejada la pérdida de 2 PUNTOS.
Puede consultar su saldo de puntos en www.dgt.es

HECHO DENUNCIADO:
CIRCULAR A 159 KM/H, TENIENDO LIMITADA LA VELOCIDAD A 120 KM/H. EXISTE UNA LIMITACION GENERICA EN VIA INTERURBANA. CINEMOMETRO 2334 MULTANOVA ANTENA 2334 QUE HA SIDO SOMETIDO AL CONTROL METROLOGICO LEGALMENTE ESTABLECIDO ART. 89.2.c LTSV).

FOTOGRAFÍA DEL VEHÍCULO DENUNCIADO:

Ha sido Vd. identificado como el conductor del vehículo reseñado en el momento de cometerse la infracción que se notifica. Dicha infracción fue captada en el lugar, fecha y hora señalados, a través de medios de captación y reproducción de imágenes que permiten la identificación del vehículo, lo que impidió notificar la denuncia en el acto (art. 89.2.c LTSV). La imagen del vehículo y el certificado del cinemómetro utilizado se remiten adjuntos a este documento.

ESTA, SÍ

La DGT solo comunica sus sanciones a través de correo certificado en comunicaciones como la de la imagen. En caso de fallar esta notificación (por ejemplo, el conductor ha cambiado su residencia y no lo ha notificado a la Jefatura de Tráfico) se comunica a través del TAU o del TESTRA o de los boletines oficiales o, si lo han solicitado, a través de la Dirección Electrónica Vial.

munica sus multas por correo electrónico, sino siempre lo hace a través de cartas certificadas o, cuando esta notificación falla, a través de boletines oficiales, tablón de anuncios municipal o el Tablón Edictal de Sanciones de Tráfico (TESTRA) o en el Tablón Edictal Único (TEU).

Esto solo tiene una excepción: que previamente se haya inscrito usted de forma voluntaria en la Dirección Electrónica Vial (DEV) –un buzón electrónico en el que puede darse de alta para

recibir las comunicaciones y notificaciones que haya que hacerle de manera telemática y que tiene los mismos efectos jurídicos que una notificación en papel por carta certificada–. En este caso sí podría recibir el aviso de que existe una notificación por SMS o a través del correo electrónico que usted previamente haya habilitado en el que se le solicitará que entre en la página de la Dirección Electrónica Vial y, tras identificarse (con DNI electrónico o Certificado Digital), accederá a la notificación de multa.

Alarma: americanismos y faltas de ortografía

Hay varias señales de alarma para identificar un posible fraude. En primer lugar, el usuario real que envía el correo. Son sospechosas direcciones como @comunicacion13.souzldosssdp.es, que aparecen cuando se pulsa sobre el nombre del remitente. También lo son el uso de americanismos (como tránsito en vez de tráfico) o incluso faltas de ortografía.

COMPROBAR LA MULTA. En cualquier caso –y además de recomendar no descargar ni abrir correos sospechosos o sus adjuntos–, cualquier ciudadano puede entrar al TESTRA y sin certificado de ningún tipo ni DNI electrónico, solo introduciendo el número del DNI, NIE o CIF comprobar si existe alguna multa de aquellas sanciones cuya notificación por correo mediante carta certificada haya fallado (por ejemplo, por haber cambiado de domicilio y no haberlo notificado a la jefatura de Tráfico correspondiente). ♦

Pistas para evitar el fraude

El envío de presuntas multas de tráfico por correo electrónico es la punta del iceberg de la ciberdelincuencia. Es muy habitual –en concreto el fraude con multas de la DGT– la suplantación de identidad a través de correo electrónico (*email spoofing*). Según el Instituto Nacional de Ciberseguridad (INCIBE), "se envían correos con remitente falso para enviar spam, difundir malware o llevar a cabo ataques de phishing y suplantar la identidad de directivos de la empresa, proveedores, clientes, etc.". Y la relajación de las medidas de seguridad imprescindibles debido a la multitud de tareas para las que a diario se usa el correo electrónico, con prisas y rutinas, la utilizan los ciberdelincuentes para sus engaños.

Consejos ante un correo sospechoso:

- 1 No abrir correos de usuarios desconocidos, o que no haya solicitado, y eliminarlos directamente.
- 2 No contestar en ningún caso a estos correos.
- 3 Revisar los enlaces antes hacer clic, aunque sean de contactos conocidos.
- 4 Desconfiar de los enlaces acortados.
- 5 Desconfiar de los ficheros adjuntos, aunque sean de contactos conocidos.
- 6 Tener siempre actualizados sistema operativo y antivirus (y que esté activo).
- 7 Asegurarse de que las cuentas de usuario utilizan contraseñas robustas y no tienen permisos de administrador.

Es importante, ante la mínima duda, analizar detenidamente el correo. Si ya se ha descargado y ejecutado el archivo, escanee todo el equipo con el antivirus y siga las instrucciones marcadas por el mismo para eliminar el malware.

Señas de distinción

- Los métodos cada vez más depurados de los ciberdelincuentes hacen complicado distinguir un correo legítimo de otro que no lo es. En los encabezados de los correos hay, oculta pero visualizable con un par de clics, información que puede dar pistas sobre si se trata de un correo 'peligroso'. (En este enlace, el INCIBE explica cómo acceder a esa información en función del sistema operativo y el programa que utilice para acceder al correo electrónico).
- En la información de las cabeceras, con herramientas como MessageHeader, hay indicios de que se trata de un correo legítimo. Por ejemplo, que el correo se entregue en 1 segundo («Delivered after 1 sec»): un tiempo de entrega excesivo o el paso por muchos servidores antes de ser entregado (en el último campo se ven los servidores por los que pasa el correo hasta ser entregado) es indicativo de correo fraudulento. Otro buen indicio es que el dominio (campo «From:») desde el que se envía coincida con el emisor del mensaje recibido (no hay suplantación). La no coincidencia, por el contrario, es mala señal.
- También son 'pistas' de que el correo puede ser fraudulento el uso de americanismos (por ejemplo, tránsito en vez de tráfico) o incluso se han detectado algunos con faltas de ortografía.

El mejor contenido sobre movilidad, tráfico, seguridad vial... y mucho más.

revista.dgt.es/es



Noticias, entrevistas,
reportajes en profundidad...



Información actualizada
y gratuita



Tu revista también
en versión interactiva y PDF



Desde cualquier
dispositivo y lugar



Suscríbete gratuitamente a la Newsletter
y, además de ser el primero en acceder
a suplementos y monográficos, recibirás
un aviso con el lanzamiento de cada nuevo
número y sus últimas novedades.

Entra en <https://revista.dgt.es/es/suscripciones/>
y únete al referente en información vial.





SE HA ELABORADO UNA GUÍA CON EJEMPLOS CONCRETOS DE CÓMO SE TRASLADA LA NORMA A LA REALIDAD

Ciudades: **antes** y **después**

La revolución del 30 ya es una realidad. **El pasado 11 de mayo, entraron en vigor los nuevos límites de velocidad para las ciudades.** Para garantizar una correcta aplicación de la reforma del Reglamento General de Circulación, la DGT y la FEMP han elaborado una guía con la que tratan de facilitar la labor de ayuntamientos y entidades locales.

• Alicia DELGADO

“**H**emos querido ser muy visuales y comprobar cómo se traslada la normativa a la realidad. Queríamos que sirviera para cualquier entorno”, señala Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la Dirección General de Tráfico (DGT), al explicar el principal objetivo del manual que han elaborado, junto con la Federación de Municipios y Provincias (FEMP), para facilitar la transición hacia los nuevos límites de velocidad en las vías urbanas. El documento ha sido enviado a los ayuntamientos y está disponible en las webs de la DGT y de la FEMP.

32 EJEMPLOS. La guía “da respuesta a las preguntas más frecuentes sobre la aplicación de la nueva norma”, agrega Blanco. Para ello, se recogen treinta y dos ejemplos

concretos que muestran diferentes entornos y cómo debe ser la convivencia entre diferentes medios de transportes.

El manual enseña, con fotografías, cuál era la velocidad en una vía antes de la reforma y cuál después, y se explica por qué se ha producido ese cambio.

Según Ana Blanco, la modificación del Reglamento de Circulación permite retirar señales de tráfico de las vías urbanas. Además, añade que estos nuevos límites de velocidad ayudan a los conductores a adaptar su velocidad en función del tipo de vía por la que circulan.

Por ejemplo, una vía de plataforma única (sin diferencia de altura entre calzada y acera) invita a no superar los 20 km/h, por lo que no tenía sentido el límite anterior de 50 km/h. Ocurre lo mismo con las vías urbanas de un solo carril por



#Love30, tendencia mundial

Naciones Unidas también se suma al 30. De hecho, la VI Semana Mundial para la Seguridad Vial (celebrada entre el 17 y el 23 de mayo de 2021) se centró en la reducción del límite de velocidad a 30 km/h en las zonas urbanas. Para ello, se eligió el lema “Streets for Life #Love30”, construyendo calles para la vida.

sentido, cuyo límite máximo es ahora de 30 km/h. Las vías con dos o más carriles por sentido siguen teniendo como límite máximo los 50 km/h.

MÁS HUMANAS. Ayuntamientos de toda España habían pedido este cambio normativo para calmar el tráfico y “crear ciudades más amables, más humanas”, dijo Pere Navarro, director de la DGT, durante la presentación del manual. Añadió que, en las calles de las ciudades, cada vez hay más actores y más interacción entre ellos, por lo que no puede garantizarse su seguridad con velocidades superiores a 30 km/h.

De hecho, en 2019, el 82% de los fallecidos en ciudades fueron usuarios vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motoristas.

EL MANUAL INCLUYE 32 EJEMPLOS PRÁCTICOS

Cómo aplicar la nueva velocidad en 11 situaciones concretas

►► Como siempre suele ocurrir, la teoría está clara, pero las dudas surgen cuando hay que aplicarla. Resolver esas cuestiones es el objetivo que persigue el manual que se ha enviado a ayuntamientos y entidades locales. Destacamos aquí algunos de esos ejemplos para que se entienda mejor el cambio normativo que acaba de entrar en vigor. Porque reducir los límites de velocidad en la ciudad es una de las principales medidas para calmar el tráfico y reducir la siniestralidad. En caso de atropello de un peatón, la probabilidad de fallecer a 50 km/h es del 90%, pero baja al 10% si la velocidad es 30 km/h. Una de las claves está en que se reduce a la mitad la distancia de frenado. ♦

Ciudades: antes y después

1 CARRIL POR SENTIDO CASO 1

En las vías con un único carril, a partir del 11 de mayo la velocidad máxima se reduce de 50 km/h a 30 km/h.

2 CARRILES POR SENTIDO CASO 4

En las vías con dos carriles por sentido, la velocidad máxima es de 50 km/h. No obstante, la autoridad municipal puede reducir ese límite con una señalización específica.

CASO 5

Los carriles reservados para el transporte público no se contabilizan. Por lo tanto, esta vía se considera como si fuera de un único carril por sentido.

3+ CARRILES POR SENTIDO CASO 8

Con tres o más carriles por sentido de circulación, la velocidad máxima permitida es de 50 km/h, aunque puede ser rebajada por la autoridad municipal con una señalización específica.

CASO 9

Con un ciclocarril sin segregar y un carril para el transporte público, se recomienda rebajar a 30 km/h la velocidad del carril bus/taxi para proteger a los ciclistas que circulan por el central.

CASO 2



En las vías con un solo carril por sentido, la velocidad máxima se reduce de 50 km/h a 30 km/h.

CASO 3



Excepcionalmente la autoridad municipal puede aumentar la velocidad de una vía (máximo 50 km/h), con una señalización específica.

CASO 6



Dos carriles, uno para bicicletas segregado. Los carriles reservados para determinados vehículos (aquí, bicicletas) no contabilizan. Por eso, esta vía es considerada como si fuera de un único carril por sentido.

CASO 7



Con un ciclocarril y otro carril, segregado, reservado para el transporte público. Los carriles reservados para determinados vehículos o para el transporte público no se contabilizan.

CASO 10



Con tres carriles, un ciclocarril y un carril segregado para el transporte público, la velocidad máxima es de 50 km/h, excepto en el ciclocarril, que es específicamente a 30 km/h.

CASO 11



Con más de tres carriles por sentido de circulación, la velocidad máxima continúa siendo 50 km/h, aunque puede ser rebajada por la autoridad municipal con una señalización específica.

Cómo circular bien en los túneles

España dispone de más de 400 túneles en carretera. Aunque muchos están dotados con adecuados sistemas de seguridad, **no dejan de ser puntos críticos de la carretera**, donde el peligro de quedar atrapado no solo justifica una serie de restricciones –estacionar, cambiar de sentido, adelantar...– sino que necesita de una especial prudencia por parte del conductor.

• J. M. M.

En diciembre, la Comisión Europea envió a varios países, España entre ellos, un dictamen motivado porque algunos de sus túneles de carretera no cumplían los requisitos de seguridad dictados por la Directiva 2004/54/CE. Esta Directiva establece las medidas mínimas de seguridad en relación con la infraestructura y el funcionamiento que deben cumplir y se aplica a todos los túneles de la red transeuropea de carreteras de longitud superior a 500 metros.

Ya hace diez años –tras los informes Eurotap que ponían en solfa la seguridad de bastantes túneles europeos y españoles–, el entonces Ministerio de Fomento incluyó la totalidad de los túneles de la Red de Carreteras del Estado entre los que hacía inspecciones para comprobar el cumplimiento del RD 635/2006, que trasponía la Directiva Europea sobre medidas de seguridad en dichos espacios. Esto suponía aplicar dichas medidas de seguridad a 400 túneles, en vez de los poco más de 100 que se veían afectados por la Directiva europea.

De hecho, Fomento diseñó un plan de inversiones que terminaba en diciembre de 2019 y suponía 375 millones de euros para actuar sobre los 280 túneles que no cumplían dichas medidas de seguridad.

MEDIDAS. Así, se han ido incluyendo en los túneles españoles recintos de emergencia (nichos de seguridad y contra incendios), dotados de postes SOS, zonas donde apartar vehículos averiados,



En caso de avería o accidente

Mantenga la calma y, si puede, lleve su vehículo hasta el exterior del túnel. En caso contrario, trate de llevarlo a las zonas de emergencias –si existen– o espacios habilitados para apartar los coches averiados.

- **Encienda las luces** de emergencia y las de posición para señalar su posición.
- **Detenga el coche** lo más cerca del lado derecho que pueda para dificultar lo menos posible la circulación.
- **Pare el motor** para no agravar la avería y evitar percances.
- **Comunique su estado** al servicio de emergencias a través de un poste de emergencias SOS o con su teléfono móvil para demorar lo menos posible la situación.
- **Póngase el chaleco** reflectante para poder permanecer siempre visible al resto de conductores. Y, cuando no se aproximen otros vehículos, coloque los triángulos de preseñalización de peligro.
- Por último, conductor y ocupantes deben dirigirse **al refugio más próximo** dentro del túnel o, si no lo hubiera, caminar por el arcén hasta el exterior.



dispositivos de detección y extinción de incendios, sistemas de evacuación de vertidos y filtraciones, iluminación, señalización, galerías de evacuación, megafonía, ventilación y en aquellos cuya longitud así lo aconseja, circuitos de TV conectados con centros de control.

En España existen más de 400 túneles en las carreteras, cuyos trazados suman unos 200 kilómetros de longitud. A estas cifras habría que sumar los túneles urbanos y pasos subterráneos, por lo que algunos expertos señalan que la longitud total de túneles en España ronda los 1.000 kilómetros de vía.

Aunque las cifras de accidentalidad en los túneles no son muy diferentes a las del resto de las vías, el estudio titulado “Puntos Rojos”, realizado por Línea Directa –que destaca las vías urbanas con mayor accidentalidad–, fija entre los seis puntos con mayor accidentalidad de toda España dos túneles: los túneles de El Pardo, en la M-40 madrileña, como primeros, y la salida del túnel de la Avenida de Denia, en Alicante (sexto). Además, cuando sucede un accidente, suele arrojar datos espectaculares. Es, por ejemplo, el caso del incendio de un camión en el interior del túnel del Mont Blanc –entre Francia e Italia– en marzo de 1999 que provocó 39 muertes.

CONSEJOS AL CONDUCTOR. La posibilidad de verse atrapado en el interior del un túnel –también en pasos inferiores– como consecuencia de un ac-



Y al salir, efecto pantalla

Paradójicamente, en los túneles no se produce el efecto túnel, como su nombre indica, pero, al margen del deslumbramiento por la mayor iluminación exterior, se produce otro efecto: el "efecto pantalla". En caso de soplar viento, a la salida del túnel el vehículo puede verse desplazado lateralmente por las ráfagas de viento. Por ello, hay que salir ya prevenido y preparado, asiendo con fuerza el volante y 'girando' ligeramente las ruedas hacia el lugar del que sopla el viento.

cidente o una avería explica mejor que cualquier otra circunstancia la necesidad de respetar rigurosamente las normas específicas de circulación, en especial las referidas a la prohibición de parar, estacionar, cambiar de sentido de la marcha, marchar hacia atrás y adelantar.

Y es que, cuando circulamos por túneles, estamos sometidos a unos peligros de los que no siempre somos conscientes. Por ello, conviene tener en cuenta algunos consejos.

El primero es obvio: si hay un semáforo rojo en la boca del túnel, no debe entrar. Tampoco si el conductor observa que la circulación está detenida en su interior (puede haber una emergencia). En este caso, el conductor detendrá el vehículo antes de entrar y conectará las luces de emergencia (*warning*) para avisar a quienes lleguen por detrás.

LUCES Y GAFAS. Antes de entrar en un túnel, es fundamental encender las luces –recuerde apagarlas al salir–. Por muy corto que sea el túnel y para ello existe una señal que lo avisa (R-413). Es esencial, para ser visto y para ver, en especial en los primeros metros, en los que el ojo del conductor tarda en habituarse al cambio de luz. Y si lleva gafas de sol, quíteselas al entrar y póngaselas al salir, donde puede quedar deslumbrado.

DISTANCIA. Cuando no se vaya a adelantar –solo está permitido cuando exista más de un carril en cada sentido de la circulación–, el conductor debe mantener una distancia de seguridad con el vehículo que le precede de al menos 100 metros (o un intervalo de 4 segundos). Y si se trata de un vehículo de más de 3.500 kg., 150 metros (y 6 segundos). Como las opciones de esquivar un obstáculo son muy reducidas, lo mismo que el acceso de vehículos de emergencia, es básico evitar choques, por lo que aumentar la distancia de seguridad es fundamental.



Qué hacer en caso de incendio

Es una situación poco común, pero no por ello es menos importante conocer cómo actuar de manera rápida con estos consejos:

- **Encienda las luces** de emergencia y posición para alertar al resto de los conductores.
- **Intente inmovilizar** el vehículo lo más próximo al lado derecho posible para favorecer el acceso a los servicios de emergencia.
- **No dé marcha atrás** ni haga ningún cambio de sentido que pueda ocasionar un accidente que dificulte aún más la situación.
- **Detenga el motor** y deje el vehículo con las llaves puestas para que pueda ser retirado posteriormente con mayor facilidad. No cierre las puertas.
- **Salga del coche** con el chaleco reflectante para poder ser visto con claridad y ser socorrido con rapidez.
- **Apague el fuego** solo en caso de que esté en fase inicial. De lo contrario, busque una salida y siga la señalización de evacuación. Camine en dirección contraria al fuego hasta el área de seguridad más cercana o hasta el exterior por las zonas excluidas al tráfico.

FRENADO. El asfalto en los túneles suele tener peor agarre que en las vías exteriores, por lo que la distancia de frenado puede ser mayor. Esta circunstancia incide en la necesidad de mayor distancia de seguridad.

CIRCULACIÓN DETENIDA. Si, por necesidades del tráfico, la circulación comienza a detenerse en el interior de un túnel, el conductor debe pararse dejando una distancia prudencial respecto al coche que le precede y, sin abandonar el vehículo, conectar la señal de emergencia (*warning*) para advertir a quienes vengan por detrás; luego, apagar el motor y dejar encendidas las luces de posición. ♦

Los responsables de los principales medios (prensa, radio, televisión, digitales) que se ocupan y preocupan por la seguridad vial analizan la cobertura y el protagonismo que los temas relacionados con la seguridad vial tienen en sus páginas y qué es lo que más demanda su público. La andadura comenzó con La Segunda Oportunidad de Paco Costas. Hoy, todos tienen preparado y maquetado el gran titular: **"Las muertes por accidente de tráfico ya son cosa del pasado"**. Lamentablemente sigue en las mesas de redacción.



AUTOFÁCIL

Revista especializada
www.autofacil.es

Javier Arús. Director

"Tenemos que transmitir mensajes correctos"

- "La DGT debe ser el principal valedor de que las normas están para cumplirse. Eso salva vidas. Y el objetivo no debe ser otro que ese".
- "Los medios son fundamentales a la hora de concienciar a la sociedad de la importancia de crear un entorno seguro referido al uso de cualquier clase de vehículo. Es responsabilidad de todos reducir al máximo la siniestralidad; sobre los medios recae la labor de transmitir los mensajes correctos".



AUTOPISTA

Revista especializada
www.autopista.es

Juan Carlos Payo. Director

"Somos la clave de una educación positiva"

- "La clave de todo sigue siendo la educación. Y los medios de comunicación, históricamente, han sido claves en esta educación positiva y no solo represiva".
- "Nos gusta recurrir a las fuentes que más saben en cada faceta que tocamos, para que la información sea completa y equilibrada. No queremos ser los tertulianos que todo lo saben, para eso están los expertos que complementan nuestro trabajo periodístico. Nos gusta generar la historia y analizarla".

SE HA PASADO DE FORMAR PARTE DE LA INFORMACIÓN DE SUCESOS A TENER SECCIÓN E INCLUSO PROGRAMA PROPIO

¿Interesa la Seguridad Vial a los medios?

Opinan sus responsables

• Pilar ORTEGA

Érase una vez un accidente de tráfico y érase una vez unos medios de comunicación dispuestos a conseguir que el objetivo cero víctimas en la carretera se haga realidad. Lo hizo

en su momento Paco Costas en La Segunda Oportunidad, un programa pionero de finales de los setenta que comenzó a concienciar a los conductores para reducir los accidentes de tráfico. O la propia DGT, que en verano de 1985 puso en marcha Tráfico y Seguridad Vial,

la revista que tiene usted en sus manos. Una publicación que 258 números más tarde sigue siendo un referente. Para Jesús Soria, su creador y director durante más de 30 años, *"la información sobre seguridad vial nació en esta revista"*.

Prensa, radio, televisión... Hemos entrevistado a los responsables de los principales medios para conocer qué lugar ocupa el otro virus que cada año deja 1.800 muertos y casi 9.000 heridos graves. Y es que los medios han pasado de preocuparse a ocuparse de la seguridad vial. De ser una sección de sucesos o de novedades o de producto, a dar protagonismo a la siniestralidad en carretera. Entrevistas, soluciones, datos... *"Siempre que haya una víctima, la batalla de la seguridad sigue abierta para toda la sociedad"*, asegura el director de Autopista, Juan Carlos Payo. Para él, la idea es clara: *"La tecnología embarcada en los nuevos coches nos está ayudando y mucho a reducir cifras, pero sigue quedando mucho por hacer a nivel de infraes-*



CANAL MOTOR VOCENTO

Prensa generalista
www.abc.es/motor

José Ramón Alonso.

Responsable y subdirector de ABC

"Los fabricantes son los que más han investigado"

- "¿La siniestralidad 0 es una utopía o puede llegar a ser una certeza? La respuesta que estás pensando es el titular que me gustaría dar".
- "Los fabricantes han hecho sus deberes y son los primeros en cumplir con las normas que se fijan desde las administraciones. Además, son los que más han invertido en investigar e instalar sistemas de seguridad en sus vehículos. Los coches de hoy tienen una gran fiabilidad, siempre que estén bien mantenidos".



COCHE ACTUAL

Revista especializada
<https://cocheactual.com/>

Sylvia Longás. Directora

Adjunta

"Somos la mejor arma para luchar contra la siniestralidad en carretera"

- "Los medios dan más información y cobertura a temas de la seguridad que el Gobierno. Somos la mejor arma para luchar contra la siniestralidad en carretera".
- "Echo en falta anuncios directos de divulgación. Una infografía de una rotonda en la que en pocos segundos te expliquen dónde situarte o un 'dummy' saliendo despedido por no llevar el cinturón de seguridad. O que destacados deportistas (atraen a los jóvenes) sentencien con un mensaje claro, conciso y concreto".



EI MUNDO

Prensa generalista
<https://www.elmundo.es/motor>

Félix Cerezo. Jefe Sección

Motor Diario

"Papel fundamental contando la realidad"

- "El cuerpo humano sigue siendo el eslabón más frágil de la cadena. De ahí el protagonismo de la siniestralidad de los colectivos vulnerables. Los medios tenemos un papel fundamental contando esa realidad".
- "Seguimos sufriendo un gran déficit de formación. ¿Cuántos siguen trazando mal las rotondas o están abonados al carril izquierdo? ¿Cuántos saben que se puede pisar la línea continua para adelantar a un ciclista? ¿Cuántos ciclistas piensan que pueden circular como quieran?"

estructuras, conductores, concienciación con distracciones/dispositivos móviles". Es la línea editorial de Solo Moto. "La seguridad es siempre lo primero para nosotros. Desde nuestra revista, siempre estamos a favor de la seguridad, del respeto a los demás conductores y viandantes. Incitamos al respeto de la ley y a evitar las conductas negligentes. Y lo transmitimos en nuestras pruebas, editoriales o artículos de opinión", apunta su director, Antonio Regidor.

Sylvia Longás, directora adjunta de Coche Actual, habla de valor añadido. "Los lectores de revistas especializadas compran la publicación por el interés que despiertan los nuevos modelos, pruebas y comparativas. Pero esta información se complementa a la perfección con los temas de servicio y de divulgación de la seguridad vial. Consultas sobre seguridad infantil, limita-

ción de velocidad y radares, puntos del carné...".

UNA SENSIBILIDAD ESPECIAL.

El interés por la seguridad vial es cada vez más creciente, como ha comprobado Javier Arús, director de Autofácil.

"Los reportajes o artículos relacionados con la seguridad vial son una de las grandes claves de nuestro éxito. Las normas de tráfico, los diferentes sistemas de seguridad activa y pasiva, los avances en tecnología, consultas legales... Todo lo relacionado con esta temática es

clave en nuestra manera de entender la comunicación relacionada con el mundo del automóvil". Una sección bien armada que hacen con expertos en cada una de las materias que tratan y con una redacción "con una marcada sensibilidad hacia esta temática".

"SIEMPRE QUE HAYA UNA VÍCTIMA, DEBEMOS DAR LA BATALLA"

JUAN CARLOS PAYO, AUTOPISTA

Algunos medios llevan escrito en el nombre el ADN de su programa. Hablamos de Seguridad Vial, en Radio 5 de RNE, y Seguridad Vital, en TVE. "No es fácil meter contenidos de divulgación de seguridad vial y menos en la televisión. Casi siempre, cuando se habla de seguridad vial, se hace referencia a cifras de siniestralidad, a accidentes muy impactantes o a cambios de normativa muy relevantes. Pero rara vez se oye la voz de las víctimas, de los que investigan, de los ayuntamientos que hacen reformas para mejorar la siniestralidad y la sostenibilidad", subraya el presentador del programa de TVE, Carlos García-Hirschfel. Su homólogo en Radio 5, Chema Puente, va en la misma línea: "Desde la dirección de RNE, son varios los años en los que se están emitiendo diferentes espacios con la idea de concienciar en los temas de tráfico. En el fondo nos estamos refiriendo a una pandemia mundial, con muchos millones de muertes. El compromiso desde lo público es algo casi obligado". ▶▶



KILÓMETRO CERO

esRadio
esradio.libertaddigital.com/
kilometro-cero/

Jaume Segalés. Director

"Queremos entrar en la parte más social"

- "Contamos con expertos y, sobre todo, me he apoyado mucho en médicos y especialistas (del Instituto Gutmann, del Hospital de Toledo). Hicimos campañas hablando con afectados de accidentes de tráfico de forma más o menos regular para conseguir entrar en la parte más social".
- "Hubo un tiempo en el que nos preguntamos si era necesario subir el tono en los spots, viendo sangre. Hace 20 años, en Cataluña, se pusieron a la puerta de las zonas de ocio nocturno coches destrozados. Y ofrecer test de alcohol gratis en las discotecas. Toda campaña es buena, no creo que caigan en saco roto".



LUZ DE CRUCE

COPE Valencia
ww.cope.es

Vicente Herranz. Director

"El público tiene más interés en multas o puntos"

- "Somos esenciales para dar a conocer las políticas de los diferentes gobiernos. Pero el público tiene más interés por lo que se les puede quitar, en multas o puntos del carné, que en el hecho de exigir una reforma legal que salve vidas".
- "Los políticos tienen mucho trabajo que hacer. Deben trabajar en conjunto y no convertir España en pequeños reinos donde el concejal de turno hace y se inventa lo que quiere, haciendo caso omiso a las leyes y reglamentos generales. Cuando los políticos de movilidad se sostengan en sus decisiones, la movilidad también será sostenible".



MOTOR 16

Revista especializada
www.motor16.com/

Javier Montoya. Director

"Nunca hay que olvidarse de las víctimas"

- "Formamos parte de la Alianza por la Seguridad Vial, un grupo de trabajo que agrupa a asociaciones, empresas y entidades relacionadas con el sector del automóvil y la movilidad y que busca aportar propuestas en todos los ámbitos para reducir la siniestralidad y conseguir una movilidad segura".
- Las víctimas son a veces las grandes olvidadas y no hay que olvidarse de ellas nunca. Hacen una labor de concienciación encomiable de la que debemos hacernos eco porque ellas, lamentablemente, lo han vivido en primera persona, saben las consecuencias y con esa experiencia ayudan a cambiar las cosas".

¿Interesa la Seguridad Vial a los medios? Opinan sus responsables

► Las ondas han hecho un gran recorrido. Han puesto el cuentakilómetros a cero (Kilómetro Cero de esRadio) o encendido todas las luces para ver y ser vistos (Luz de Cruce en Cope Valencia). "Llevamos años realizando espacios de seguridad vial, hablando con expertos y difundiendo mensajes a diario, para que los ciudadanos hagan un uso sostenible del vehículo", apunta el director de Kilómetro Cero, Jaume Segalés. También los destellos de Luz de Cruce llegan desde Cope Valencia a todos los conductores. El programa se llamó y se sigue llamando así, para darle ese matiz de seguridad vial, y separarlo de los programas habituales, cuya palabra "motor" era la habitual. Vicente Herranz lo

dirige desde el primer día. COPE Valencia ha creído desde el principio en que la seguridad vial era una materia de valor. "Cuando comenzamos, algunas marcas de coches no querían aparecer en un programa que se hablara de accidentes, de velocidad, de muertos... Pero hoy es todo lo contrario, los fabricantes apoyan plenamente los programas y las noticias que dan a conocer conductas delictivas al volante", asegura Herranz.

Pasos de gigante aunque, como dice Félix Cezeo, responsable de Motor del diario El Mundo, aún queda mucho por hacer: "Desgraciadamente, a los lectores los temas que más les interesan siempre son los relacionados con la legislación. Particularmente, lo que se puede y no hacer o las multas que ello acarrea y

cómo varía ese universo. Los accidentes de tráfico se han interiorizado como un mal necesario, consecuencia del progreso y la libertad que llevan aparejados los vehículos y la movilidad". Y pone cifras.

"Hace años se asumía sin problemas que un día normal muriesen de media 10 personas en accidentes; y que la cifra se doblase los fines de semana".

"LOS LECTORES PIDEN ESPECIALMENTE LAS NOTICIAS QUE AFECTAN A SU BOLSILLO"

JOSÉ RAMÓN ALONSO

ABC

NUEVOS MEDIOS, NUEVOS FORMATOS.

Prensa especializada o generalista, como lo es también Canal Motor de Voce, el nuevo canal online nacido de la unión de los contenidos de ABC y las once cabeceras regionales del grupo, cuyo responsable es el subdirector de ABC, José Ramón Alonso. "Nuestra preocupación es facilitar a nuestros lectores



SEGURIDAD VIAL

RNE. Radio 5

www.rtve.es/alcarta/audios/seguridad-vial-en-radio-5

Chema Puente. Director

"Por encima de todo educación"

- "La reducción de las muertes en la carretera es algo que nos atañe a todos, puesto que somos todos los que utilizamos este tipo de espacios. Por ello, concienciación social, sí; divulgación, también. Y por encima de todo, educación".
- "En Radio 5 contamos con el apoyo incondicional de Orestes Serrano, de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL). Y esta circunstancia ha hecho posible contar con los mejores especialistas y profesionales que en ningún momento han declinado la invitación de la radio pública".



SEGURIDAD VITAL

TVE

www.rtve.es/alcarta/videos/seguridad-vital/

Carlos García-Hirschfeld.

Presentador

"Lo que no sale en los medios no existe"

- "Los medios son esenciales. Se dice con razón que lo que no sale en los medios no existe. Puede parecer exagerado, pero hay cientos de empresas e instituciones que hacen cosas extraordinarias para reducir la siniestralidad y, si los medios no lo cuentan, parece que nadie está haciendo nada".
- "Las víctimas son una de las piezas que están siempre en el programa. Nuestra sección "Tú lo puedes evitar" les da voz cada semana. Nos cuentan su experiencia y cómo les cambió la vida. Siempre terminan diciendo "Tú lo puedes evitar".



SOLO MOTO

Revista especializada

<https://solomoto.es/>

Antonio Regidor. Director

"Se puede informar de cómo evitar las malas noticias"

- "A nadie le gusta recibir malas noticias, pero sí se puede informar de cómo evitar las malas noticias. De nuevo, la propagación de los buenos hábitos y el respeto por el resto de los conductores y las normas es una tarea de los medios de comunicación especializados en el mundo del motor".
- "Evidentemente, los medios de comunicación siempre son el mejor y más directo canal para contactar con el conductor, bien sea *on line* como *off line*. Como revista tenemos una cobertura de 360° en papel, web y redes sociales".

la información necesaria que necesitan para su día a día. Pero es cierto que los lectores tienen especial predisposición hacia las noticias que afectan a su bolsillo. Esto es muy fácil de medir hoy en día a través de la web, donde se sabe qué noticias son las más 'pinchadas'. Cambios legislativos, multas, radares o campañas especiales de la Guardia Civil de Tráfico suele ser lo más consumido".

"Por supuesto que los medios son un gran arma; y los medios especializados en el automóvil, más", subraya el director de Motor 16, Javier Montoya. "Desde el inicio hemos puesto el foco y hemos colaborado con todas las campañas de concienciación. Hemos divulgado todas las iniciativas y puesto sobre la mesa to-

das las cifras para llamar la atención de nuestros lectores sobre este grave problema". De ahí la importancia que cobran los medios, más en un momento de cambio donde pueden y deben liderar la transición a la movilidad sostenible.

"ANTES LAS MARCAS DE COCHES NO QUERÍAN APARECER EN ESTOS PROGRAMAS"

VICENTE HERRANZ,
COPE

cación vial", apunta Javier Montoya. La reflexión de Carlos García-Hirschfeld va en esa línea. ¿Es posible una movilidad sostenible? "La experiencia de los últimos años deja claro que, si los políticos

DECISIONES POLÍTICAS VALIENTES.

"Se puede, pero hay una labor muy importante, de años, por hacer. Lamentablemente, no está nunca entre las prioridades de nuestros dirigentes: se llama educación. Siendo un poco más concretos, edu-

to man decisiones, la sociedad suele responder. Si te hacen carriles bici cerca de tu casa, empiezan a salir ciclistas. Si cambias la configuración y los límites de velocidad en tu ciudad, baja la siniestralidad y la contaminación. Si a la gente le das la opción para no moverse solo en coche privado, la ciudadanía utiliza otros medios de transporte. Estoy seguro de que, con decisiones valientes de los políticos, se puede conseguir sin problema que en nuestras ciudades convivan de manera segura todas las formas de movilidad".

Empezaba este reportaje con "érase una vez... un accidente de tráfico". En Luz de Cruce, Vicente Herranz abre su micro para dar su particular titular: "Termina un año y otro y otro con cero víctimas en las calles y en las carreteras". Una utopía con la que sueñan todos los responsables de seguridad vial de los medios de comunicación. ♦



MÁS DE 2,6 MILLONES DE COCHES 'ZOMBIES'

Los daños de conducir sin seguro

Conducir un coche, una moto o un ciclomotor sin asegurar puede tener consecuencias graves y afectar a muchas personas, además del conductor del vehículo. **Los especialistas las explican en este reportaje.**

• Carlos NICOLÁS FRAILE

Un estudio reciente de la aseguradora Línea Directa calcula que en España circulan más de 2.600.000 millones de coches 'zombies' o vehículos sin seguro (un 8% de nuestro parque móvil), cifra resultante del cruce del Registro de Vehículos de la DGT y del Fichero Informático de Vehículos Asegurados (FIVA), a cargo del Consorcio de Compensación de Seguros. "Es muy complicado saber cuántos de los 2,6 mi-

llones de coches sin seguro que, oficialmente, existen en España están circulando. Pero, en cualquier caso, se trata de un incumplimiento normativo, ya que se utilicen o no, los vehículos deben estar asegurados en todo momento", afirman desde Línea Directa.

El estudio también señala que cada año se imponen 130.000 multas por circular sin tener seguro obligatorio, y que en la última década se han producido 300.000 accidentes con vehículos sin asegurar, siniestros que, además, son

más graves, ya que la posibilidad de lesión se multiplica por 2,4.

Por su parte, UNESPA, la patronal de las compañías de seguros, opina que estas cifras arrojan una "disparidad muy grande" de vehículos: "Muchos han sido achatarrados pero no dados de baja formalmente, también hay vehículos que han salido del país y sobre los que la Administración española ya no tiene control".

Según UNESPA, actualmente el único dato fiable sobre vehículos sin asegurar es el de los pagos del Consorcio de Compensación de Seguros por los accidentes causados por vehículos sin póliza: "Esa cuantía no se corresponde con el coste de los accidentes que pueden causar más de 2,5 millones de vehículos. La realidad de vehículos circulando sin seguro es, por lo tanto, mucho menor", asegura la patronal.

TODOS ASEGURADOS. En cualquier caso, la ley establece que todos los vehículos de motor que ocupen la vía pública deben estar asegurados, aunque no circulen. "Incluso los vehículos estacionados pueden generar percances", explican fuentes de UNESPA.

Así, la ley establece que la responsabilidad de asegurar un vehículo es de su propietario. La primera consecuencia de circular sin seguro puede ser una multa: para un turismo, 800 € si está estacionado y 1.500 € si circula. Pero cuando se produce un accidente y no hay seguro, hay más personas perjudicadas (ver preguntas y respuestas). Según el estudio de Línea Directa, en los accidentes sin seguro, el coste medio de los daños a terceras personas se duplica y el tiempo de resolución de estos siniestros es un 12% mayor.

FRAUDES. Además de contratar una póliza, el propietario de un vehículo también tiene la obligación de cambiar su titularidad en Tráfico. Si no cumple con ninguna de esas obligaciones, la persona que vende el vehículo permanece como titular y puede verse sor-

EL COSTE MEDIO DE LOS DAÑOS A TERCEROS SE DUPLICA EN ACCIDENTES SIN SEGURO



prendida con una sanción y obligada a iniciar alegaciones para defenderse: "Cuando se vende un vehículo, es necesario asegurarse de que cambia el titular en el Registro de Vehículos de la DGT. Porque es a la persona que consta como titular del vehículo a quien se va a dirigir la sanción, en caso de que el nuevo propietario sea denunciado. En las operaciones de compraventa de vehículos pueden producirse muchos fraudes para evitar responsabilidades con el seguro", subrayan fuentes de la Unidad de Normativa de la DGT. ♦

Coches sin seguro: preguntas y respuestas

¿Qué ocurre si causo un accidente y mi coche no tiene seguro?

En el caso de que el conductor de un vehículo sin asegurar sea responsable de un accidente, el Consorcio de Compensación de Seguros (CCS) se hace cargo de los daños materiales y personales causados a terceros. Posteriormente, el CCS puede reclamar la indemnización tanto al conductor del vehículo como a su propietario. Además, se multa al conductor con hasta 3.000 € (según el tipo de vehículo), además de otras posibles sanciones por no haber pasado la ITV, el pago de la grúa, el depósito municipal... Además, el vehículo puede ser inmovilizado. "Sin duda, lo más grave puede ocurrir cuando un coche sin seguro causa un accidente es que el propietario tendrá que hacer frente a todos los costes y daños producidos, incluyendo las lesiones, lo que, en total, puede ascender a decenas de miles de euros", explican desde Línea Directa.

¿Y si causo el accidente pero no soy el propietario del vehículo?

Igualmente el CCS se haría cargo de los daños causados a terceros y, como conductor responsable del accidente, le reclamaría el importe por los daños causados, de los que el propietario y el conductor del coche sin seguro responden solidariamente. "Las reclamaciones suelen dirigirse a los propietarios, ya que la titularidad es más sencilla de acreditar que la identidad de un conductor ocasional", apuntan desde Línea Directa.



¿Y si sufro un accidente con un vehículo sin seguro y no soy el responsable?

El seguro obligatorio del vehículo responsable del accidente le indemnizaría los daños materiales y personales. Pero, si usted circula sin seguro, será sancionado (entre 600 y 3.000 €) y su vehículo inmovilizado. "No obstante, si acredita que es la parte perjudicada en el accidente, podrá reclamar los daños a la compañía del vehículo contrario. Pero al no tener contratada la garantía de Defensa Jurídica, deberá hacer por sí mismo todos los trámites, incluyendo la contratación de profesionales", explican en Línea Directa.

¿Puede inmovilizarse un vehículo no asegurado, como el de un conductor con grandes tasas de alcoholemia?

Sí, así lo contempla la ley: si un agente constata que un coche no tiene seguro, además de imponer una sanción económica, podrá inmovilizarlo exactamente igual que sucede en los controles de drogas y alcoholemia.



¿Se hace algún seguimiento del vencimiento de las pólizas?

Sí, lo hacen los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y las policías autonómicas, que tienen acceso en tiempo real a los ficheros de vehículos. Cuando realizan controles de drogas, alcohol o velocidad en carretera o ante cualquier otra incidencia, revisan la documentación del vehículo y del conductor y verifican que el vehículo está asegurado.

Mi vehículo está de baja (temporal o definitiva), ¿tiene que estar asegurado?

No, en esos casos no existe obligación siempre que el vehículo esté fuera de la vía pública.

¿Cuánto cuestan los accidentes de tráfico con víctimas a las compañías de seguros cada año?

En 2019, las compañías de seguros pagaron 4.959 millones de euros por responsabilidad civil del seguro del automóvil y casi 3.000 millones de euros en indemnizaciones por daños personales a víctimas de accidentes de tráfico, según datos de UNESPA. Se calcula que los costes totales por cada fallecido en accidente de tráfico ascienden a 1,4 millones de euros.

CUANDO UN PROGENITOR MUERE Y EL ENTORNO FAMILIAR Y SOCIAL FALLA, SE INSTALA LA SOLEDAD, LA TRISTEZA Y EL DESARRAIGO

Hijos del vacío

De media, un fallecido en accidente de circulación deja cuatro víctimas indirectas, según Unespa, patronal de los seguros. Son integrantes del mismo núcleo familiar. Una tercera parte son hijos. Vástagos que cargarán para siempre con la pesada mochila del vacío.

• David LOSA

• Fotos: Alberto ESPADA y Alex GREGORIO

Menorca, 1972. Mercedes y José Luis pierden a su hija menor. Un mes más tarde, rotos por el dolor y el sentimiento de culpa, la pareja discute acaloradamente. Él se va a trabajar. Conduce deprisa, pierde el control. Varias vueltas de campana y muere a las puertas del hospital.

“Recuerdo las persianas bajadas y que había muchas personas. Todos estaban serios. Yo iba de la habitación donde estaba el cuerpo de mi padre hasta la cocina. Allí estaba mi madre, agitada”. Con esas imágenes, Edi Mercadal, la otra hija, evoca el velatorio de su padre. Apenas tenía año y medio –ahora tiene 50–. ¿Es posible recordar acontecimientos de una edad tan temprana? *“Según las teorías modernas del trauma, el cuerpo tiene memoria y las impresiones de experiencias muy tempranas pueden alojarse en el cuerpo mediante tensiones musculares que acorazan emociones”*, explica Yolanda Doménech, psicóloga y directora de P(A)T (Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico). La experta también nos da una clave fundamental de lo que ocurre después: *“Cuando uno de los progenitores muere, el hijo también pierde al otro, porque el que queda ya no está en la misma disposición de cuidar. Si además el entorno familiar y social falla, se produce un enorme vacío”.* Sería un buen resumen de la infancia de Edi: *“Mi madre sufría estrés postraumático y, en Mahón, no había*

asistencia psicológica. No había alegría, solo soledad y desarraigo”.

SUPERVIVIENTE. Madrid, 1984. Gregorio tiene familia numerosa –mujer y cuatro hijos–, pero nervioso e impulsivo, evita el volante. La ‘tropa’ viaja en taxi cada fin de semana a Miraflores de la Sierra. Un domingo, otro vehículo a gran velocidad se sale de su carril, salta la mediana, y cae a plomo sobre el taxi. El fuego se extiende, la madre y los dos hijos mayores mueren calcinados. El taxista y los dos ocupantes del vehículo causante del siniestro –bajo los efectos del alcohol– también fallecen. Gregorio y los dos niños menores salvan la vida.

“Mi madre, me había empujado debajo del asiento del chófer, y así, solo me quemé una parte del cuerpo. Un señor me sacó. Tenía cinco años y mi memoria solo conserva fogonazos”, explica Beatriz Menéndez, superviviente del horror. Hoy, a sus 42 años, sigue teniendo cicatrices.

Cuando los tres regresaron al hogar familiar, *“nadie se ocupó de explicarme lo que había pasado, ni por qué mi madre y mis hermanos ya no estaban. Mi padre tomaba 25 pastillas al día para soportar las depresiones. Estaba tan ‘dopado’ que no sabía ni dónde estaba. Solo me decían que no le hablara de mi madre ni de mis hermanos para que no estuviera triste”.*

HAY QUE HABLAR. Otra vez el vacío. *“Es importantísimo hablar a los niños con claridad cuando tienen una pérdida de este tipo. Hay que contarles lo que ha pasado,*



Más atención para las víctimas indirectas

Aunque según el último Baremo de Indemnizaciones de Accidentes de Tráfico (2016), los familiares directos de una víctima (incluidos los descendientes) *“tienen derecho a ser resarcidos por los gastos de tratamiento médico y psicológico que reciban durante un máximo de seis meses”*, las asociaciones de víctimas coinciden en señalar la necesidad de un plan específico, especialmente en el caso de los menores. Según María Collado, de Stop Accidentes: *“Es necesario un programa de intervención estatal. Sería importante crear un teléfono que les puedan atender de forma inmediata las 24 horas, como ocurre con violencia de género. A nivel autonómico existen oficinas, pero no están especializadas”.* Para Yolanda Doménech, de PAT-APAT: *“Es un avance, pero seis meses es muy poco tiempo para lo que supone una pérdida tan traumática. Además, las víctimas no se consideran como tal hasta que no se demuestra que es un delito. Deberían estar más protegidas”.*



en su idioma y con sutileza, pero sin fantasías, incidiendo en que la persona no va a volver”, comenta María Collado, psicóloga de Stop Accidentes. “Damos por hecho que los niños pueden asumir el duelo sin información, y ni los adultos somos capaces. Tendemos a minimizar las consecuencias pensando que los protegemos, pero les hacemos más daño”, apostilla Ruth Palmer, coordinadora de programas de atención a víctimas en Asociación DÍA.

Según el estudio de varios investigadores españoles ‘Crecer con la pérdida: el duelo en la infancia y la adolescencia’: “Hasta el 40% de los niños en duelo padece trastornos un año después de la pérdida. El 37% de los chicos prepúberes cumplen, un año después de la pérdida de un progenitor, criterios de un trastorno depresivo mayor”. El mismo estudio apunta a otro de los aspectos clave: “Hay que incluir en los procesos de duelo aquellas situaciones acarreadas por la relación con un

progenitor gravemente alterado a nivel psicopatológico”.

En el caso de Edi Mercadal, las explicaciones de su madre tardaron años en llegar, y lo hicieron con amargura. “No me habló del accidente hasta que yo tenía 7 años. Lo hizo una sola vez y fue tan impactante que no puedo olvidarlo. Incluyó detalles tremendos, ella no lo había superado. El tema con mi madre se convirtió en tabú”.

**"ES
IMPORTANTE
HABLAR A LOS
NIÑOS CON
CLARIDAD
CUANDO TIENEN
UNA PÉRDIDA"**

**MARÍA COLLADO, STOP
ACCIDENTES**

DE POR VIDA. ¿Qué pasa cuando el duelo no se trata? ¿Cómo crecer y madurar con una herida que no para de sangrar? “Después del trauma, a medio plazo, pueden aparecer alteraciones en el desarrollo emocional, social, psicomotriz, problemas en concentración, en la conducta alimentaria, en el sueño, agresividad...”, advierte la psicóloga María Collado.

Beatriz Menéndez recuerda ser una niña con baja autoestima. “Crecí ocultando mis sentimientos, no podía preguntar, no podía decir que



Edi Mercadal. Barcelona, 50 años.
Perdió a su padre cuando tenía un año y medio. Un mes antes había fallecido su hermana pequeña con tres meses de vida.

“Encapsulamos las heridas para intentar vivir mejor, pero al final salen”.



Noemí Alonso. Madrid, 44 años.
Perdió a su padre a los 20 años.

“Mi madre estuvo dos años sin hablar, me atribuyó la responsabilidad de cuidar de mis hermanas sin decírmelo”.

echaba de menos a mi madre. Y tuve que lidiar con bullying, me llamaban fea, ‘cara quemada’... fue muy duro”. Después vino la anorexia, la bulimia... Un cuadro muy complejo que, ya de adulta, y con ayuda psicológica, pudo reconducir. “Aunque sigo en terapia, de hecho creo que el duelo de mi madre lo estoy pasando ahora”.

Valladolid, **1987. Francisca y José**, padres de cuatro hijos, regresan a Madrid y se topan de frente con un coche que por exceso de velocidad, se sale de la curva e impacta violentamente contra ellos. José y los ocupantes del otro coche mueren en el acto. Francisca fallece 11 días más tarde en el hospital. “Yo tenía 19 años. Iba a empezar a trabajar en el negocio familiar. Me descolocó por completo, cogí una ▶▶



Beatriz Menéndez. Madrid, 42 años.

Perdió a su madre y a dos hermanos a los cinco años, en un accidente. Su padre, otro hermano y ella misma, sobrevivieron al mismo.

“Era una niña muy triste, aunque por fuera pareciese alegre. Crecí ocultando mis sentimientos”.



David Landazábal. Madrid, 52 años.

Perdió a su padre y a su madre a los 19 años en un accidente.

“Aquello me descolocó por completo, cogí una cuesta abajo total. Salía todas las noches, bebía, corría...”

Hijos del vacío

► *cuesta abajo total. Salía todas las noches, bebía, corría... Un año después me estamapé contra una farola con una moto. Estuve a punto de perder una pierna, de la que me han operado 15 veces*, explica David Landazábal, el tercero de los cuatro hermanos que quedaron huérfanos.

“La adolescencia o la primera juventud son edades ya de por sí complicadas, en las que es muy difícil gestionar una muerte repentina. Ahí ya conocemos las consecuencias de la muerte. Si la pérdida no se trata desde el principio, puede cristalizar en conductas de rebelión, de no asumirlo, de huir hacia delante”, sostiene Ruth Palmer.

David salió como pudo, pero reconoce que fue imprudente al volante mucho tiempo. Hasta que la tragedia volvió hace ahora diez años. Su hermano pequeño también falleció en accidente de tráfico. “Supuso un antes y un después, un pozo de dos meses sin parar de llorar. Empecé una terapia en la que se vio que la herida de mis padres seguía abierta”.

“Un duelo de este tipo se reabre constantemente con todos los duelos que vamos teniendo en la vida. Se acumulan y aparece nuestro yo más inmaduro. Y al contrario, cuando abordamos un duelo de forma adecuada, somos más resilientes para el siguiente”, explica Ruth Palmer. A sus 52 años, David asegura haberlo superado. Le ha ayudado contar lo vivido en las charlas que da en autoescuelas –para la recuperación de puntos– a través de Stop Accidentes: “Ya puedo hablar sin echarme a llorar, quiero que mi ejemplo sirva a los demás”.

PARALIZADOS. Madrid, 1996. **Francisco**, tres hijas, instructor de conducción de 45 años, se dirige a Madrid. Recibe un impacto por detrás y pierde el control del vehículo. Sale disparado por el parabrisas al no llevar el cinturón de seguridad. Muere en el acto. “Los peritos nunca pudieron decirnos exactamen-

te qué pasó”, cuenta Noemí Alonso, la hija mayor. Hoy, a sus 44 años, es periodista especializada en motor y, al igual que su padre, amante de los coches.

“Los rallys eran su gran pasión, y, gracias a él, desde pequeña, también la mía. Me llevaba a verlos; yo con 14 años leía libros para ser copiloto, arreglábamos juntos un coche viejo...”, se emociona Noemí. De un día para otro, pasó a asumir roles inesperados. “Mi madre estuvo dos años sin hablar. Como yo era la mayor, sin decírmelo, me atribuyó la responsabilidad de cuidar de mis hermanas. Lo llevé muy mal”.

Otra vez la ausencia por duplicado. “Después del accidente, hay dos comportamientos muy frecuentes: una gran excitación y estrés; o lo contrario, quedarse inmóvil. En el primer caso existe gran necesidad de expresarse, incluso con agresividad. Si ocurre lo contrario, puede que la persona no hable, no gesticule, que se quede paralizada. Son comportamientos humanos muy primitivos”, explica María Collado.

Con el tiempo, Noemí volvió a ‘reencontrarse’ con su madre. Tardó cuatro años en volver a conducir –otro daño psicológico colateral–, pero acabó su carrera de periodismo y se especializó en motor, su sueño. “Mi padre siempre decía que cuando yo fuese periodista vendría conmigo de fotógrafo a los rallys. He tenido la suerte de cubrir el Mundial de Rallys o el Dakar, su carrera favorita. Y me ha dado mucha rabia no poder contárselo”. ♦

“CUANDO ABORDAMOS UN DUELO DE FORMA ADECUADA, SOMOS MÁS RESILIENTES”

RUTH PALMER,
ASOCIACIÓN DIA

Recursos para el duelo en menores

“Alguien muy especial ha tenido un accidente” es el programa de la Asociación DIA. Sus destinatarios son niños/as y adolescentes víctimas directas o indirectas de un accidente. Y su objetivo es fomentar la resiliencia entre esos menores a través de terapias individuales y de grupo, y apoyando a los adultos que están alrededor para que les acompañen en el proceso. También existen algunos

recursos interesantes disponibles en internet: Guía Integral para la Atención de Víctimas de Accidentes (Asociación DIA. www.asociaciondia.org); Explícame qué ha pasado. Guía para ayudar a los adultos a hablar de la muerte y el duelo con los niños (Fundación Mario Losantos. www.fundacionmlc.org); Guía sobre el duelo en la infancia y la adolescencia (Colegio de Médicos de Vizcaya) (www.cmb.eus).



EN 2030, LAS ENTREGAS AUMENTARÁN EN MÁS DE UN 30% Y LAS EMISIONES, 25 MILLONES DE TONELADAS DE CO₂

Última milla sostenible

Las exigencias de rapidez, eficacia en las entregas y el envío gratuito, la competitividad y las dificultades de acceso, convierten el último tramo de entrega de un paquete en un verdadero quebradero de cabeza para las empresas. **¿Es posible, además, ser sostenibles?**

- Anabel GUTIÉRREZ
- Infografía: D'Irrios

Todavía sorprende que 24 horas después de haber realizado un pedido por internet llegue a casa. ¡Desde China! La mercancía ha sido recogida en camión desde un puerto o un aeropuerto. Se transporta a un centro logístico, un almacén grande, para que una flota lo distribuya a otros almacenes más pequeños y más próximos a las ciudades. Es lo que se conoce como distribución múltiple, uno de los sistemas más eficaces para sortear la densidad de algunas ciudades y su trazado: se usan vehículos grandes, que avanzan por la ciudad hasta donde se les permitan las restricciones impuestas por las autoridades, y se van sustituyendo por vehículos más peque-

ños, bicicletas o patinetes, hasta que el paquete llega a su destino (ver infografía).

IMPACTO DEL COVID. La última milla –recordemos que es el trayecto final de un paquete– se enfrenta a tres retos principales, según Matthias Winkenbach, director del MIT Megacity Logistics Lab: mayor densidad y congestión en las ciudades, un crecimiento imparable del comercio en línea (que se ha disparado con la pandemia) y unas expectativas crecientes de clientes cada vez más exigentes (envíos gratuitos y entregas flexibles e inmediatas). El último estudio de eCommerce en España en 2020 determina que esta actividad se ha incrementado un 20% en un solo año. De hecho, ya son 20 millones los españoles (entre 16 y 70 años) que compran habitualmente por

Sin entregas fallidas

Uno de los quebraderos de cabeza de las empresas es conseguir que la entrega se realice al primer intento. Cada entrega fallida, según PC Predict, cuesta 15 €. Una de las soluciones es la colaboración con tiendas de barrio. Son puntos de conveniencia (comercios, kioscos, mercados, etc.) que reciben el paquete y el cliente lo recoge cuando mejor le convenga. Con la misma idea, pero sin necesidad de una persona que actúe de intermediario, funcionan las taquillas inteligentes: se instalan en centros comerciales o puntos de conveniencia, el cliente accede con un código de barras que recibe previamente en su teléfono móvil. Empresas como Seur, Amazon, Nacex o Correos utilizan este sistema.

internet. Otro estudio del Foro Económico Mundial calcula que las entregas de última milla en zonas urbanas aumentarán en más de un 30% para 2030 en las cien principales ciudades del mundo. Y si las autoridades no lo remedian, las emisiones de CO₂ emitidas alcanzarán los 25 millones de toneladas ese año.

ALTERNATIVAS SOSTENIBLES.

Las soluciones más que necesarias son urgentes. Porque además existe un problema de fondo: un aumento de la siniestralidad vial en la ciudad (un 7% más en accidentes de reparto de comida a domicilio y de casi el 50% en accidentes con furgonetas involucradas), según datos de Asepeyo de 2018. El último Observatorio de Siniestra- ▶▶

Última milla sostenible

► lidad Vial Laboral de España de 2019 expone otra realidad preocupante: el 40% de los accidentes de tráfico en desplazamientos laborales los sufren las bicis, motos y patinetes.

Pero hablemos de soluciones. La consultora Deloitte considera estas acciones como algunas de las más efectivas para reducir impacto ambiental y mejorar la calidad de vida de las ciudades: *hubs* urbanos (almacenes reducidos y ágiles en los centros urbanos); redes de puntos de entrega (taquillas inteligentes y puntos de conveniencia); soluciones tecnológicas como digitalización de las zonas de carga y descarga, plataformas digitales de carga colaborativa o sistemas de medición de la conducción y rutas de reparto; electrificación de las flotas; distribución nocturna; proveedor logístico externo (distribuidor de mercancías especializado en el reparto), incluso entregas en transporte público. Pero para Fernando Antolín, director de Estrategia y Operaciones de Deloitte, el sistema más sostenible “para zonas de alta densidad poblacional y paquetes de

Reparto nocturno

Según Deloitte, el reparto nocturno incrementa hasta un 35% la velocidad media de los vehículos; se emite un 20% menos de CO₂; disminuyen los tiempos de reparto y los costes de transporte hasta un 10% y aumenta la eficacia gracias al mejor acceso a los puntos de entrega, a que no hay congestión, a que se pueden utilizar vehículos con mayor capacidad y realizar menos trayectos.



Correos cuenta actualmente con 1.300 vehículos eléctricos.



Colaborar para ahorrar

El modelo de distribución *load pooling* se basa en la creación de una plataforma digital colaborativa compartiendo gastos y rutas. Lo utilizan empresas de paquetería para compartir rutas de reparto y el excedente de capacidad de sus flotas.

menos de 2 o 3 kilos, que representan una gran parte del total, es sin duda el reparto a pie”.

Jaime Moreno, director general de Transporte Terrestre, del Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, considera que el vehículo autónomo puede ser un “vector importante para el reparto de mercancías”, en especial tras la aprobación del límite a 30 en ciudad.

MODELOS DE NEGOCIO. “Apostar por una última milla sostenible –dice May López, directora de Desarrollo de Empresas por la Movilidad Sostenible e impulsora de la iniciativa entregasostenible.org– implica apostar por modelos de negocio que contribuyan de forma positiva al desarrollo económico y social allí

El transporte de mercancías en patinete eléctrico, una solución para zonas peatonales.

donde operan”. Porque, según esta experta, la competitividad de las empresas en última milla está fomentando hábitos de consumo insostenibles: “La superurgencia, las devoluciones gratuitas, que están generando tasas de retorno del 30%, prácticas laborales incorrectas o modelos de negocio que no operan en igualdad de condiciones, están teniendo un gran impacto económico, social y ambiental que hay que remediar”. Jesús Monclús, director de Prevención y Seguridad Vial de Fundación Mapfre, apela a la responsabilidad del consumidor contando una anécdota personal: “Mi última compra por internet ha sido un timbre para mi bici que costaba 2 euros más otros 3 que he tenido que pagar por transporte ¡desde China! Vamos, que debería haberme acercado andando a la tienda del barrio”.

BUENAS PRÁCTICAS. Pero no todo son malas noticias. “Hay organizaciones que no solo impulsan la fabrica-

ASÍ ES EL REPARTO DE LA ÚLTIMA MILLA

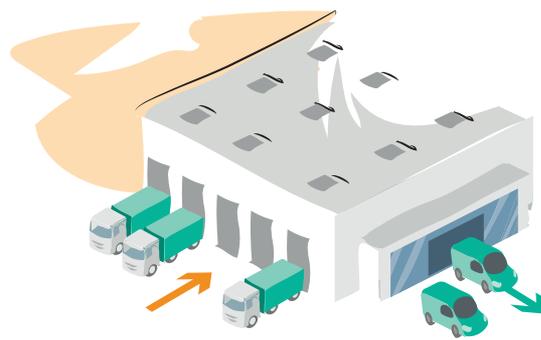
La última milla es ese último paso en el proceso de reparto, en el que la mercancía llega finalmente a la puerta del cliente y que tiene cada vez mayor impacto medioambiental



COMPRA ONLINE
El cliente realiza una compra por internet



PREPARACIÓN DEL PEDIDO
A la empresa le llega la orden de compra, prepara el paquete y el repartidor va a recogerlo



ALMACÉN O HUB DE CONSOLIDACIÓN
El paquete llega al almacén donde se clasifica en distintas rutas hacia los microcentros

Fuente: Fundación REPSOL



El cliente puede recoger su pedido en buzones inteligentes.

ción de productos sostenibles, sino que también se comprometen a realizar entregas sostenibles”, dice May López. Y, en su opinión, deberían ser premiadas. Veamos algunos ejemplos. Nacex y su campaña “Tu envío sostenible”, que ha conseguido una reducción del 35% de las emisiones de CO₂ en 2020, ha concentrado todos los esfuerzos en mejorar la eficiencia de la última milla a través de su red Nacex.shop, formada por establecimientos comerciales y taquillas inteligentes con más de 2.100 puntos disponibles.

Correos, por su parte, que cuenta ya con 1.300 vehículos eléctricos, quiere que en 2030 el 50% de su flota sea impulsada por tecnologías alternativas. En los últimos años ha instalado más de 5.000 Citypaq o taquillas inteligentes, para en-

20 MILLONES DE ESPAÑOLES REALIZAN SUS COMPRAS HABITUALMENTE POR INTERNET

viar, recoger o devolver paquetes. “Apostamos por un modelo de movilidad sostenible e inteligente tanto en el ámbito urbano y metropolitano como en el ámbito rural”, explica Elena Fernández, subdirectora de Relaciones Internacionales y Sostenibilidad de la compañía. Correos lidera un proyecto colaborativo europeo, llamado Senator, junto con ayuntamientos como el de Zaragoza o Dublín (Irlanda) y el objetivo de ayudar a municipios a mejorar su planificación y gestión de la logística urbana. Tendrá una duración de cuatro años y estará financiado íntegramente por la Comisión Europea.

COOPERAR, CLAVE. Entre los objetivos de Seur está que en 2025 el reparto sea 100% ecológico en el centro de 20 ciudades españolas. “En Seur pensamos –dice Julie Urban, responsable de RSC de la compañía–, que la logística será sostenible o no será”. Desde enero de 2020 está en marcha un proyecto pionero en Madrid para la medición de la calidad del aire. A través de sensores instalados en la flota y las instalaciones urbanas de

Cooperación pública

En España, solo un 13% de las capitales de provincia cuenta con un plan integral para la movilidad de mercancías, según datos de Idensity. Madrid está apostando por incentivar el cambio de tecnología en los vehículos, la puesta en marcha de almacenes logísticos en el centro de la ciudad y alrededor de la M-40 o la carga y descarga inteligente. Málaga ha desarrollado centros urbanos de distribución ecológica (CUDE) que utilizan la red de aparcamientos de esta ciudad para la distribución de mercancías. El Área Metropolitana de Barcelona, donde desde abril está prohibida la entrada a las furgonetas más contaminantes, quiere subvencionar proyectos de ciclo-logística (que faciliten el uso de bicicletas en el reparto de última milla).

la compañía, recogen datos reales cada doce segundos. Son capaces de detectar partículas finas (PM_{2,5}), las más dañinas para la salud.

Además, colabora con Mensos, una empresa de mensajería sostenible, con la que ha establecido 100 rutas de andarrines y triciclos, y con Koiki, empresa de distribución sostenible de última milla. Koiki cuenta con dos centros de consolidación en Madrid y Barcelona, 50 microhubs en 18 provincias españolas, y emplea a cerca de 150 personas, pertenecientes a colectivos de difícil reinserción laboral, que realizan el reparto a pie o en bici. En 2020 entregaron cerca de 400.000 paquetes ‘sostenibles’, lo que supuso un ahorro de 172 toneladas de CO₂. ♦



MICROCENTROS

Un vehículo eficiente lleva los paquetes desde el almacén al centro que corresponde, para realizar desde allí el reparto de última milla



REPARTO

Una vez en el barrio, los repartidores de cada centro clasifican y preparan el reparto de última milla. Al destinatario le llega una notificación y puede seguir en vivo su entrega



ENTREGA

A través de distintos medios de transporte sostenible, a pie, en bici, en patinete o vehículo ecoeficiente, el paquete llega al destinatario final

MONUMENTOS CONTRA LA VIOLENCIA VIAL:
QUE LA PÉRDIDA NUNCA SE OLVIDE, ESTA ES SU MISIÓN

Tributos a las víctimas en el mundo

Muchas veces hemos visto ramos o cruces en algunos puntos de la carretera que señalan el lugar donde una persona perdió la vida en accidente de tráfico. También hay monumentos permanentes detrás de los que están instituciones y asociaciones. **Son expresiones de dolor y recuerdo.** Y los encontramos en muchos países del mundo.

• Anabel GUTIÉRREZ

“**S**é que este monumento no significa nada para nadie más que para mí, pero quiero que ella sepa que nunca será olvidada”. Esta es la frase de un padre, David, que perdió a su hija Virginia en un accidente de tráfico ocurrido en marzo de 2007 en una localidad del estado de Arizona (EE.UU). En 2011 falleció David, víctima de una larga enfermedad, y su mayor preocupación fue que alguien siguiera manteniendo la cruz que aparece en el margen de la carretera donde falleció su hija. Una asociación de víctimas (Descansos) se encarga de ella desde entonces. Porque estos memoriales, como se les conoce, que pueden ser temporales (como los ramos) o permanentes, dedicados a una víctima concreta o como símbolo de una lucha contra la violencia vial, son muy importantes para las familias y víctimas de accidentes de tráfico. Sirven para recordar a los que ya no están, pero también tienen una clara función preventiva: actúan como advertencia para otros usuarios de la vía.

EN ESPAÑA. En 2007 se inauguró el monumento a las víctimas de tráfico en la sede de la DGT. Se trata de una escultura de bronce patinado, obra de la ar-

tista Rosa Serra, que mide 2,70 metros y pesa 700 kilos, en la que dos figuras, que simbolizan la familia, se abrazan. El Ayuntamiento de Barcelona instaló en 2019 un banco de acero de 11 metros de longitud, en el que una serie de letras troqueladas forman una frase. Es un fragmento del poema de Salvador Espriu “Canción de la muerte callada” y puede leerse según incida el sol y proyecte sombras sobre la escultura. El texto dice: “Y siento cómo la muda muerte de los hombres se lleva mi don de palabras: convirtiéndose en puro silencio mi dolor”. Otro ejemplo en España es el de Vigo.

La escultura de un tronco de un árbol, realizada por Hugo Santos, quiere reflejar “cómo un accidente parte por la mitad el tronco—que simboliza una familia—, quedando solo lágrimas”, en palabras del propio escultor.

BICICLETAS FANTASMA. No existe un formulario específico para un monumento al borde de la carretera. Cada uno es creado según lo que un miembro de la familia o amigo de la víctima considere significativo. Como tal, puede comprender prácticamente cualquier cosa: una cruz; flores o coronas; alimentos o bebidas; datos personales del fallecido, como su nombre, fecha de nacimiento y muerte; velas; objetos per-

TIENE UNA CLARA FUNCIÓN PREVENTIVA: ADVERTIR A OTROS USUARIOS



Bicicleta fantasma en Chile, con una casita tradicional para el alma de la víctima.



La escultura "Pasaje" en Polonia es un lugar de encuentro para familiares y víctimas.



Este monumento conmemora el fallecimiento de 10 personas en accidente de tráfico en China.



Este memorial se encuentra en la US 550 al oeste de Bernalillo, Nuevo México (EEUU).



Los nueve pilares de la meditación dedicado a las víctimas de tráfico, en Luxemburgo.



En la sede de la DGT, en Madrid, un monumento de dos figuras abrazándose representa el dolor de los familiares.

Homenajes digitales

Memoriales en la carretera es una web y una app. Un proyecto español que ha contado con el apoyo de la asociación P(A)T – Prevención de Accidentes de Tráfico– y que servirá para rendir homenaje a la memoria de las víctimas de violencia vial y visibilizar más este fenómeno y sus consecuencias. Desde la app, que estará en funcionamiento previsiblemente a finales de año, podrán localizarse y consultarse los memoriales (cuántos hay en España y cuántos en la Unión Europea; qué historia hay detrás de ellos; etc.). La app no hará avisos durante la marcha, pero, al pasar cerca de un memorial digital, su contenido quedará cargado en forma de alerta y el conductor podrá consultar la información al llegar a su destino. Al subir un memorial a la aplicación, esta también ofrecerá la posibilidad de crear una publicación automática o de editarla en redes sociales. Los usuarios recibirán también alertas cada vez que alguien haga un comentario sobre esta publicación.

Opiniones de las víctimas

Francisco Canes, presidente de Asociación DIA de Víctimas de Accidentes

“Deberían colocarse en lugares con mayor paso de vehículos”

Los monumentos en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico son importantes porque nos hacen recordar las graves consecuencias de los siniestros viales y, además, es una fórmula para reconocer y visualizar el dolor del colectivo y sus familias. En nuestra opinión, aparte de en la sede de la DGT, debería haber monumentos, memoriales o placas en lugares de mayor paso de vehículos como un aviso permanente a los conductores del peligro potencial que tiene la conducción.



Mar Cogollos, directora de AESLEME

“Son personas, familias rotas... No números”

Los memoriales son un símbolo, un recuerdo necesario de una realidad que es trágica, nos ayudan a no olvidar y a recordar lo que puede pasar. Porque las víctimas anuales por siniestros viales, en todo el mundo, superan el millón y esto es inasumible. Pero, además, no olvidemos que a las de cada año, se añaden las de años anteriores. Son personas, familias rotas... no números. Bastaría con preguntarles cómo les ha cambiado su vida para comprender la necesidad y la importancia de estos monumentos permanentes.



Yolanda Doménech, directora de la asociación de víctimas P(A)T

“Muestran que existe un problema que hay que afrontar: la violencia vial”

Los siniestros viales están tan naturalizados que a menudo la sociedad olvida que suponen un grave problema de salud pública. Un monumento o memorial a las víctimas de tráfico tiene la función social de mostrar que las vidas truncadas en siniestros viales importan y que existe un problema que hay que afrontar: la violencia vial. Si no asumimos que existe el problema, difícilmente le pondremos solución. Evitar que se repita es una responsabilidad individual y colectiva.



Jeanne Picard, delegada de Stop Accidentes y presidenta de la federación iberoamericana FICVI

“Son actos de rebeldía ante la impotencia y el desamparo de las víctimas”

Es un lugar que honra la memoria de nuestros seres queridos, para hacer visible lo invisible y recordar a la sociedad que todos podemos ser víctimas pero también somos parte de la solución. Los monumentos y memoriales que sembramos a lo largo de las carreteras son actos de rebeldía, ante la impotencia y el desamparo de las víctimas y sus familias. Queremos romper el silencio que nos rodea. Es una llamada de atención a los gobiernos para construir juntos una movilidad más segura. Son el recuerdo 'vivo' de nuestros seres queridos que nos enseñan el camino, porque como dice Machado, *“se hace camino al andar”*.





Un fragmento de un poema de Salvador Espriu se puede leer en el monumento de Barcelona en memoria de las víctimas de tráfico.



A la izquierda, monumento de la Ligue contre la violence routiere, en Francia. A la derecha, un soldado deposita un ramo de flores en el monumento que conmemora la muerte de 17 aspirantes al Ejército húngaro en accidente de autobús.

Tributos a las víctimas en el mundo

► sonales como ositos de peluche, banderas, globos o, incluso, una bicicleta. Las bicicletas blancas son monumentos colocados donde un ciclista ha muerto o ha resultado gravemente herido, generalmente a causa de un conductor de un vehículo motorizado.

UNA HISTORIA DETRÁS.

Esta práctica espontánea de colocar un ramo o una cruz en el margen de una carretera se lleva haciendo desde hace más de 200 años. Surgió en EE.UU. y se ha emulado en países de todo el mundo. Un memorial colocado en 2018 en la A4, a la altura de la localidad italiana de San Martino, recuerda el fallecimiento de diecisiete estudiantes del Ejército húngaro que perdieron la vida en el terrible accidente de autobús ocurrido en 2017. Un pequeño monumento instalado por el

SON UN SÍMBOLO DE LUCHA CONTRA LA VIOLENCIA VIAL

departamento de policía del condado de Jianshui (China) en una carretera, conmemora el fallecimiento de 10 personas en accidente de tráfico que ocurrió en agosto de 2001.

Existe una práctica más moderna que, en lugar de monumentos personales, construye otros de mucho mayor tamaño.

Los memoriales de la carretera dependen de un mantenimiento continuado y además son considerados ilegales en algunos países por considerar que suponen un riesgo de accidente. El monumento o escultura titulado "Pasajes" se creó en 2010-2012 en Polonia para crear un espacio de contemplación y encuentro a las víctimas de accidentes y sus familiares. El autor del diseño es el escultor Jacek Kucaba. Cada año, el tercer domingo de noviembre, este monumento reúne a las víctimas para conmemorar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. ♦

ENTREVISTA

JEANNOT MERSCH

Presidente de la Federación Europea de Víctimas de Tráfico (FEVR)



"Son lugares muy importantes para amigos y familiares"

¿Qué significan esos ramos o cruces que se colocan en los márgenes de las carreteras para los familiares de las víctimas?

Estos son signos de que alguien tuvo una colisión fatal en este lugar, a menudo conductores y/o pasajeros jóvenes. Son lugares muy importantes para los amigos y familiares de la(s) víctima(s), ya que este es el lugar donde su ser querido ha muerto. Algunas administraciones viales nacionales toleran que permanezcan permanentes; otras, solo les permiten estar allí por un tiempo limitado, en especial si pueden ser un peligro de distracción para otros usuarios de la vía.

¿Y qué importancia tienen los monumentos en honor de todas las víctimas de tráfico?

Los memoriales permanentes también son muy importantes. Aquí las víctimas y sus familiares y amigos pueden reunirse, especialmente durante el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, cada 3 de noviembre. También políticos y medios de comunicación asisten a estas conmemoraciones, por lo que es una oportunidad muy efectiva para poner el foco en la reducción de los peligros en el tráfico rodado y reducir el número de víctimas.

¿Qué efecto tiene esto en el resto de ciudadanos?

Además de ser un poco de consuelo para la familia en duelo, también tiene un efecto preventivo que es más fuerte que una eventual distracción para los conductores, creo. El ayuntamiento de nuestra ciudad puso uno de estos monumentos en el lugar donde perdimos a nuestra hija Sandy, atropellada por una camioneta cuando cruzaba un paso de peatones.

Más del 80% pasan con nota

De los 26 SRI analizados en este Informe, **21 han obtenido 4 o 3 estrellas**, por los que son consideradas sillitas buenas o satisfactorias. Por el contrario, cuatro (de las marcas Besafe, Osann y Swandoo) se quedan con una estrella por su alto contenido en sustancias tóxicas; y una (Chicco) salió despedida en la prueba de choque frontal.

• M. LÓPEZ

Cuatro de cada cinco sillitas infantiles han aprobado con nota las pruebas a las que han sido sometidas en el Informe Europeo de SRI 2021. Se han analizado 26 sillitas, aunque ninguna ha obtenido las 5 estrellas, 18 llegan a las 4 estrellas de valoración general, y otras 3 han alcanzado las 3 estrellas. En dichas pruebas se analiza y valora (en estrellas, de una a cinco) su seguridad –en choque frontal y lateral–, su uso e ins-

talación, la ergonomía y el contenido de sustancias tóxicas de sus componentes. Según el Informe, “*estos SRI no solo cumplen con los requisitos reglamentarios, sino que los fabricantes han presentado productos con unos estándares más exigentes para poder superar las pruebas de este test europeo*”. Para Antonio Lucas, director de Movilidad y Seguridad Vial de la Fundación RACE, “*tras 20 años de pruebas, vemos que año tras año los SRI van mejorando su seguridad. Los fabricantes trabajan para mejorar la seguridad de sus productos y su facilidad de uso*”.

LOS PEORES REACCIONAN. Pero también hay que destacar que una de las sillitas, la Chicco Kiros i-Size con base, en la prueba de colisión frontal tuvo un problema grave de anclaje. Al ►►

SUSPENSAS POR SU CONTENIDO DE SUSTANCIAS TÓXICAS

BESAFE iZi Go Modular X1 i-Size (con base y sin base) ►

Portabebés para niños de entre 40 y 75 cm. Muy seguro (riesgo muy bajo en colisión frontal y lateral), tanto en su versión con base como en la sin base, pero que debe su baja puntuación a su contenido en naftalina. Su fabricante recomienda no utilizarlo durante más de 7 años.



OSANN OREO 360° ◀

Portabebés con arneses para niños de 40 a 105 cm. Riesgo bajo en colisión frontal y medio en caso de accidente lateral. Se adapta fácilmente al crecimiento del bebé. Su mala puntuación se debe a que el acolchado de los hombros contiene un alto nivel del plastificante DPHP. El fabricante cambia esta parte de forma gratuita (*).



SWANDOO MARIE 2 ►

Silla muy pesada para niños de 40 a 105 cm. Riesgo bajo en colisión frontal y lateral. Para su instalación requiere anclajes Isofix y pata de apoyo, solo puede instalarse en vehículos aprobados por el fabricante. Consulte este punto. La funda de la silla tiene un alto contenido en el plastificante DPHP. El fabricante cambia gratuitamente las fundas afectadas (*).



PROBLEMAS DE SEGURIDAD



CHICCO KIROS i-Size+ KIROS i-Size Base

Este portabebés (niños entre 40-78 cms) se soltó de su base Isofix durante la prueba de choque frontal y salió despedido. El menor podría sufrir lesiones muy graves.

Ante estos resultados la empresa reaccionó y anunció la recogida de las bases Kiros i-Size distribuidas entre julio de 2020 y abril de 2021, y su sustitución gratuita. Explica que el mecanismo de bloqueo que ancla la base al asiento del coche puede no funcionar correctamente, lo que podría provocar el desanclaje de la silla y el consiguiente riesgo de lesiones en caso de accidente o parada repentina. También deja claro que la sillita no está afectada, solo la base.



Toda la información para sus clientes:

- Web: <https://www.chicco.es/shop/asistencia-gratuita/contacto>
- Correo electrónico: serviciocliente@chicco.es

(*) Se recomienda consultar con el fabricante.

Resultados sillita a sillita

MARCA/MODELO	GRUPO ECE	ISOFIX	VALORACIÓN FINAL	SEGURIDAD	FACILIDAD DE USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS PERJUDIC.
HASTA APROX. 1 AÑO							
Babyzen Yoyo iZi Go Modular X1 i-Size by Besafe+ iZi Modular i-Size Base	40-75 cm	✓	****	●	●	●	●
Maxi Cosi Tinca+Tinca Base	45-75 cm	✓	****	●	●	●	●
Stokke iZi Go Modular X1 i-Size by Besafe+ iZi Modular i-Size Base	40-75 cm	✓	****	●	●	●	●
Maxi Cosi Tinca	45-75 cm		****	●	●	●	●
Babyzen Yoyo iZi Go Modular X1 i-Size by Besafe	40-75 cm		****	●	●	●	●
Stokke iZi Go Modular X1 i-Size by Besafe	40-75 cm		****	●	●	●	●
Besafe iZi Go Modular X1 i-Size	40-75 cm		*	●	●	●	●
Besafe iZi Go Modular X1 i-Size + iZi Modular i-Size Base	40-75 cm	✓	*	●	●	●	●
HASTA APROX. 1 AÑO Y MEDIO							
Peg Perego Primo Viaggio Lounge+iSize Base	40-87 cm	✓	****	●	●	●	●
Silver Cross Simplicity Plus+Simplifix Isofix Base	0+	✓	****	●	●	●	●
Maxi Cosi Marble	40-85 cm	✓	****	●	●	●	●
Chicco Kiros i-Size	40-78 cm		****	●	●	●	●
Silver Cross Simplicity Plus	0+		****	●	●	●	●
Peg Perego Primo Viaggio Lounge	40-87 cm		****	●	●	●	●
Chicco Kiros i-Size+Kiros i-Size Base	40-78 cm	✓	*	●	●	●	●
HASTA APROX. 4 AÑOS							
Peg Perego Primo Viaggio 360	45-105 cm	✓	***	●	●	●	●
Osann Oreo 360°	40-105 cm	✓	*	●	●	●	●
Swandoo Marie 2	40-105 cm	✓	*	●	●	●	●
HASTA APROX. 6 AÑOS							
Axkid One+	40-125 cm	✓	****	●	●	●	●
APROX. DE 1 A 6 AÑOS							
Axkid One	61-125 cm	✓	****	●	●	●	●
APROX. DE 1 A 12 AÑOS							
Cyberx Pallas G i-Size	76-150 cm	✓	****	●	●	●	●
Recaro Salia Elite	I/II/III		***	●	●	●	●
Britax Römer Advansafix M i-Size	76-150 cm	✓	***	●	●	●	●
APROX. DE 4 A 12 AÑOS							
Cyberx Solution S i-Fix	100-150 cm	✓	****	●	●	●	●
Joie i-Traver	100-150 cm	✓	****	●	●	●	●
Recaro Mako Elite 2	100-150 cm	✓	****	●	●	●	●
<div style="display: flex; justify-content: space-around; align-items: center;"> <div style="background-color: #28a745; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">*****</div> <div style="background-color: #ffc107; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">****</div> <div style="background-color: #ffc107; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">***</div> <div style="background-color: #ffc107; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">**</div> <div style="background-color: #dc3545; color: white; padding: 5px; border: 1px solid black;">*</div> </div> <div style="display: flex; justify-content: space-around; margin-top: 5px;"> (Muy buena) (Buena) (Satisfactoria) (Suficiente) (Mala) </div>							

Más del 80% pasan con nota

► conocer los resultados, el fabricante (Chicco) anunció que mejorará su base Isofix y cambiará gratuitamente las bases afectadas (ver recuadro). Igualmente, hay que subrayar que cuatro sillitas: la Besafe iZi Go Modular X1, con base y sin base, la Sawndoo Ma-

rie 2 y la Osann Oreo 360° contienen sustancias tóxicas por encima de los niveles autorizados (ver recuadro).

Son los clubes automovilísticos (entre ellos el ADAC alemán o el RACE español) y las organizaciones de consumidores quienes realizan estos estudios y los que seleccionan los productos que pasan las pruebas, y lo hacen en función de varios criterios: nuevos en

el mercado, de los más vendidos o que hayan sido modificados desde el último estudio. Sus resultados año tras año son la mejor base de consulta para las personas que quieren comprar un SRI para sus pequeños. ♦

Toda la información de las pruebas en:
www.race.es



ESTAMOS EN 2021.
PONTE EL CINTURÓN.

EL NO USO DEL CINTURÓN, EL ALCOHOL, LA VELOCIDAD O LAS
DISTRACCIONES SIGUEN ESTANDO DETRÁS DE MUCHOS SINIESTROS VIALES

Campañas: ¿La clave? Repetir

¿Son efectivas las campañas de concienciación que vienen planteándose desde los años 60 para reducir las siniestralidad vial? Los datos demuestran que sí. No obstante, vamos a reflexionar sobre la eficacia de esas campañas que desde hace tanto tiempo, por ejemplo, nos aconsejan ponernos el cinturón de seguridad o no beber alcohol cuando vamos a conducir.

• Alicia DELGADO

“**Q**uien evita la ocasión... evita el peligro”. “Una copa de más... puede ser una vida de menos”. “Ningún vehículo se detiene en seco mas que contra un obstáculo. Atención a la velocidad”. No son los mensajes de las últimas campañas de la DGT, son eslóganes de las primeras que puso en marcha la Dirección General de

Tráfico (DGT) para frenar la siniestralidad, en la década de los 60, donde ya se incidía en el peligro de las distracciones (en este caso, de los peatones), el alcohol o la velocidad.

Lamentablemente, 60 años después, esos mensajes siguen vigentes, según muestran los datos de siniestralidad vial del año 2019 (excluidos Cataluña y el País Vasco): en el 28% de los accidentes de tráfico mortales hubo una distrac-



ción; en el 25%, intervino el alcohol, y en el 23%, la velocidad inadecuada fue factor concurrente. Y no debemos olvidar que 125 personas fallecidas en accidente de tráfico no llevaban puesto el cinturón de seguridad, el 26% del total. En cuanto al uso del casco, lo utilizaba más del 90% de los motoristas fallecidos en 2019.

UN REDUCCIÓN DRÁSTICA. Los expertos coinciden en que las campañas de concienciación sí han sido y son efectivas, eso sí, siempre enmarcadas en ▶▶

Campañas: ¿La clave? Repetir

► los planes estratégicos de seguridad vial. Prueba de ello –asegura Patricia Pérez, psicóloga de la DGT– es que la mortalidad en la carretera “ha descendido drásticamente” a largo de los años.

En 1960, se contabilizaron en España 2.288 personas fallecidas en la carretera (según el Anuario Estadístico General de la DGT del año 1961; circulaban alrededor de 1,2 millones de vehículos). El número de víctimas mortales siguió aumentando, alcanzando el pico máximo casi 30 años después, en 1989, con 9.344; una cifra que logró reducirse hasta los 1.680 fallecidos del año 2013 (la más baja). El último dato consolidado es de 2019, antes de la pandemia, cuando se registraron 1.755 muertes en accidentes de tráfico, con 25,5 millones de vehículos circulando por las carreteras. En 2020, la tasa de fallecidos por millón de habitantes en España fue de 29 (la media de la UE estaba en 42), el 44% menos que en 2010.

NUEVOS CONDUCTORES. ¿Por qué hay que seguir insistiendo en las campañas? En opinión de Patricia Pérez, son necesarias “para promover la prevención” porque “tratan un problema que afecta a todos” y “facilitan el reforzamiento de hábitos positivos en conductores y peatones”.

Sobre la repetición de los mensajes, Rebeca Cordero, profesora titular de Sociología Aplicada de la Universidad Europea de Madrid, señala que una sociedad “nunca puede dar nada por sabido”. “Un ejemplo muy gráfico –explica– son las campañas del VIH, que impactaron mucho en los años 90. Se abandonaron y el resultado es que las nuevas generaciones no conocen los riesgos de una enfermedad como el SIDA. Por eso, es necesario insistir una y otra vez”.

Ricardo de Pascual, profesor de Psicología también en la Universidad Europea de Madrid, está de acuerdo porque, añade, según pasan los años, van incorporándose nuevos conductores que también necesitan escu-

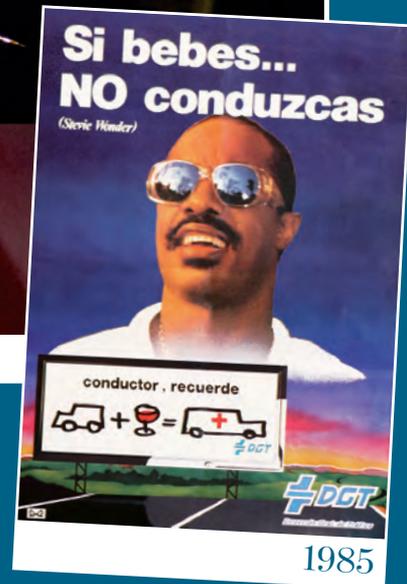
LAS NUEVAS CAMPAÑAS PERSONALIZAN LOS MENSAJES SEGÚN EL PUBLICO

char estos mensajes que “calan por pura repetición” y “cuanto más simples y más al grano vayan, mejor”. Por ejemplo, aún hoy mucha gente recuerda el “si bebes, no conduzcas” del cantante Stevie Wonder, una campaña de 1985.

Al respecto, Jesús Rasines, director creativo ejecutivo de la agencia Ogilvy, cree que “la insistencia es parte del mensaje que queremos transmitir” porque “comunica la magnitud del problema”. Por su parte, Arantxa Naranjo, periodista especializada en comunicación corporativa, opina que



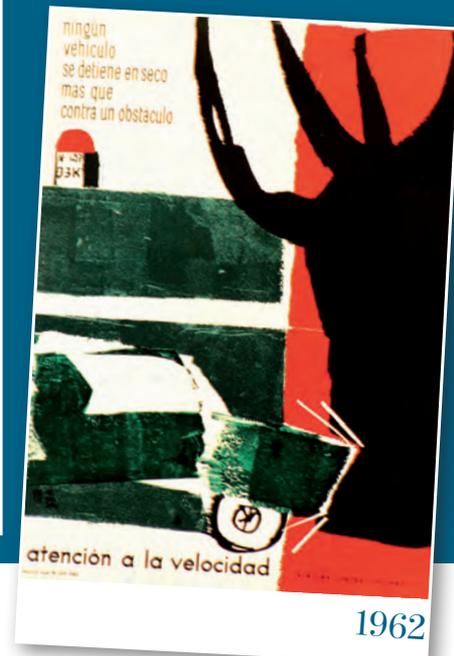
ALCOHOL 2007



1985



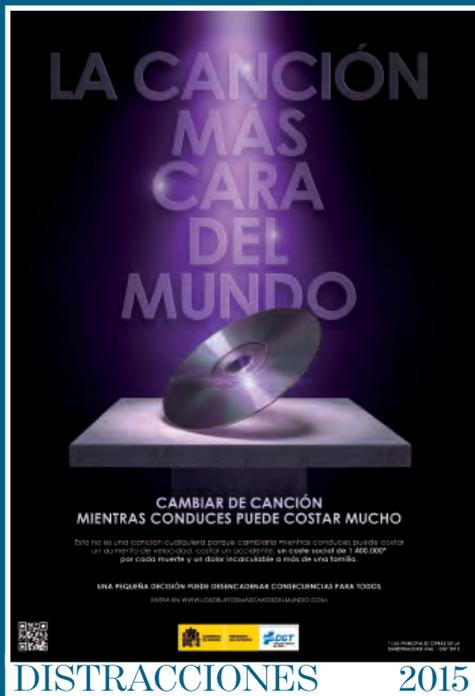
VELOCIDAD 2019



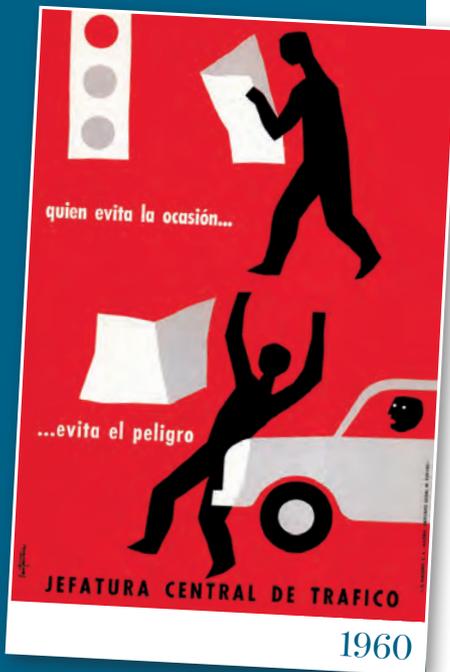
1962

las campañas de seguridad vial no solo son necesarias, sino que es “obligatorio seguir” con ellas porque “la alternativa es inviable” y porque “de ello depende nuestra vida y la de otras personas”.

TOCAR EL CORAZÓN. Susana Estévez, vocal asesora responsable de las campañas de publicidad de la DGT, explica que son los datos de siniestralidad los que “van orientando las campañas de concienciación, ya que marcan sobre qué tema hay que hacer más hincapié”. Pero, ¿cómo se consigue que una campaña de concienciación sea efectiva?



DISTRACCIONES 2015



1960



1962



CASCO

2009

La psicóloga de la DGT cree que la clave está en incidir en “la vía afectiva, generando emociones que aumenten el impacto del mensaje”, por ejemplo, “destacando el amor de los vínculos familiares, el miedo, el orgullo o la culpa”.

Para Rasines, deben buscar “impacto mediático”. Según explica, “las buenas son las que tocan el corazón y la cabeza a la gente. Y eso a veces se consigue por medio de las sensaciones fuertes y otras veces a través de narrativas más sutiles”.

Naranjo apunta que, ahora, “un mensaje directo y claro”, como hace la últi-

ma campaña de la DGT sobre el cinturón, es el camino acertado: “Es tal la sensibilidad y la situación de derrota y desgaste que se respira en el ambiente, en general, debido al Covid-19, que una comunicación más sensacionalista sería hiriente y provocaría una mala reacción”.

MÁS DIRECTO. Rasines afirma que las campañas deben planificarse según los públicos a los que se quiere llegar: “Probablemente la nueva publicidad tienda a ser menos intrusiva y busque estrategias para ser consumida como un con-

tenido de entretenimiento más”. En este sentido, Naranjo comenta que los nuevos soportes (redes sociales) “ofrecen posibilidades infinitas”, por lo que es necesario “plantear objetivos y estrategias generales, teniendo en cuenta la pluralidad de medios y canales que tenemos”, es decir, “prácticamente personalizar el mensaje para llegar a cada persona a través del canal que más utiliza y en la forma que verdaderamente entiende”.

De Pascual señala que las campañas mediáticas deben ir acompañadas de otras acciones, como charlas de seguridad vial a niños y adolescentes (“que den la tabarra a sus padres”) o que las autoescuelas ofrezcan “más contenido sobre la severidad de los accidentes”. También Pérez cree que la sensibilización “debe ir acompañada de educación, formación y sensación de control por parte de las autoridades”.

Cordero habla de la importancia de las sanciones, fundamentalmente económicas, “de obligado cumplimiento y cuantiosas”, y añade que, en España, el permiso por puntos supuso un punto de inflexión muy efectivo. Sobre las sanciones, De Pascual aclara que deben producirse de forma inmediata porque si se demoran en el tiempo acaban por no influir en los comportamientos.

¿Y ESA MINORÍA PELIGROSA? A pesar de todo, los mensajes no parecen calar en algunos. Cordero explica que la percepción del riesgo es algo subjetivo y, a una minoría, “la conducción los hace sentirse seguros, poderosos, creen que controlan a la máquina y convierten en rutina esos comportamientos”. Así, crean “autojustificaciones” para interiorizar que el riesgo es menor.

Según Patricia Pérez, “es necesario abordar de forma específica a los reincidentes, que originan un alto porcentaje de la siniestralidad vial”. Recuerda que en la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 se ha fijado como objetivo “conseguir una evaluación individualizada” y “un programa de intervención adaptado al caso, que combine estrategias terapéuticas y educativas”. ♦

+ info
El Contrapunto Educativo
 En págs. 64-65

Laura Baena

“MALAMADRE JEFA”



Publicista de profesión, tras ser madre por primera vez hace diez años, Laura Baena se dio cuenta de que conciliar, ser buena madre y buena profesional, era una utopía en España. Lo que comenzó facilitando su desahogo a través de Twitter, se convirtió en El Club de las Malasmadres que nace con la idea de desmitificar la maternidad y el concepto de madre perfecta. "Mi búsqueda de comprensión y compañía dio paso a una necesidad global y hacía falta que alguien contara la verdad de la maternidad, con un poquito de humor". Madre de tres hijas, nadie como ella para aconsejarnos educación vial, viajar con niños o seguridad vial.

“Los padres y las madres debemos saber que la educación vial es mucho de ejemplo”

• María ORRIOLS • Fotos: Orlando GUTIÉRREZ

¿Te ha cambiado la manera de conducir desde que tienes hijos?

Cuando llega la maternidad eres más consciente de muchas cosas y la seguridad vial no está exenta de este sentimiento, pero hay que decir que es un ámbito que ha evolucionado muchísimo: si pensamos en el conocimiento que tenían nuestros padres, que nos llevaban sin sillita y sin cinturón, a ahora que cada vez somos más conscientes de la importancia de seguir las normas o de las herramientas de seguridad que tenemos a nuestro alcance queda claro que la evolución ha sido importante. Y todo esto viene marcado porque cada vez hay más talleres, información, comunicación y publicidad en este sentido.

¿Crees que los padres y las madres conducen de forma diferente?

Yo no creo que la diferencia venga marcada por el género, sino por las personas: depende de cómo seas conduces de una manera o de otra.

¿De qué manera concienciamos a padres y madres, que todavía los hay, que llevan a sus hijos sin la seguridad adecuada?

Los talleres y campañas de sensibilización social y nacional deberían estar más presentes en los medios de comunicación

y en el *prime time* de las parrillas televisivas y de la publicidad. Me da la sensación de que no hay tantas campañas institucionales de este tema; de hecho, creo que hay más trabajo hecho por las marcas privadas a nivel publicidad que por las instituciones. Yo como publicista he visto campañas maravillosas de la DGT y una labor brillante para reducir el número de accidentes y eso se refleja en las estadísticas y datos oficiales, pero en el tema infantil habría que hacer más.

“HAY UNAS NORMAS Y, SI NO SE CUMPLEN, TIENE QUE EXISTIR LA SANCIÓN, PERO TODO ESO TIENE QUE IR ACOMPAÑADO DE INFORMACIÓN Y DE CONOCIMIENTO PARA LA POBLACIÓN”

¿Qué aconsejarías como publicista?

Hay muy poca información y muchas dudas; por ejemplo, la gente no sabe hasta qué edad los niños tienen que ir a contramarcha, ni cuándo pueden usar alzacoches, etc. En definitiva, hay una serie de aspectos fundamentales, que son siempre

los mismos, que deben estar claros y esa información no está en la calle. En este sentido, están haciendo mucho trabajo las marcas que trabajan con muchas comunidades, los *influencers*...

Es decir, más información que sanción, ¿no?

Evidentemente hay unas normas y, si no se cumplen, tiene que existir la sanción, pero todo eso tiene que ir acompañado de información y de conocimiento para la población. Y esa falta de información se está viendo a todos los niveles; por ejemplo, el hecho de que nuestro teléfono amarillo de la conciliación haya llegado a casi 7.000 mujeres significa que hay mucha falta de información en los colegios, en las empresas y que la gente no sabe cuáles son sus derechos. Igual que estamos en un mundo sobreinformado con todo lo referente al Covid, también deberíamos estar informados de otras cosas diarias que nos preocupan. Por otro lado, muchas veces la información no es tan fácil encontrarla o es difícil de interpretar, porque ¿cuánta gente sabe realmente leer el BOE? Hay que hacer fácil y accesible la información, sobre todo en un tema tan importante como la educación vial.

En cuanto a la educación vial ¿están los niños bien enseñados?

Mis hijas van a colegio público y siempre han tenido talleres que tratan esos temas ►►

Laura Baena

► y los tienen muy interiorizados; de hecho, ellas son las primeras en decirte si una persona está cruzando mal.

Por supuesto, hay que hacer equipo entre los centros educativos y las familias para que realmente la educación vial salga de los dos sitios, pero los padres y las madres tenemos que saber que este tipo de educación es mucho de ejemplo. En este sentido, sí que reconozco que cuando tienes hijos tomas más conciencia y si antes cruzabas mal y no le dabas importancia, ahora no lo haces porque ellos te están viendo.

¿Qué harás si una de tus hijas te pide una moto?

Yo la pedí también y no me la dieron (risas). Es verdad que en el tema de las motos sí tenemos interiorizado un miedo, pero creo que siendo responsable no debería ser problema. Mi hija mayor tiene nueve años, así que de momento no me lo planteo todavía.

¿Y ya has hablado con ellas de los peligros del alcohol y la conducción?

Todavía no porque son pequeñas, pero hay que hablar siempre y más de todos esos temas que nos cuestan como son el sexo, el alcohol. En el Club hablamos mucho de esto y damos herramientas a las madres para que puedan comunicarse con sus hijos y educar con los valores en distintos temas, y dentro del alcohol uno de los temas más importante es la conducción. Hay que dialogar con ellos y concienciarles de que hay normas que se tienen que cumplir y es por su seguridad.

Según un estudio las mujeres suelen desplazarse andando o en transporte público porque solemos hacer varias paradas en nuestros desplazamientos ¿No debería ser al contrario?

Nosotras llevamos mucho tiempo desde la asociación viendo la falta de corresponsabilidad, y esa es una realidad. Algunas de las cosas como es recoger a los niños,



cada vez las hacen más hombres, porque hay una visibilidad, pero, por ejemplo, las tareas del hogar, que son más invisibles, caen en los hombros de la mujer.

Según los expertos los hombres tienen más accidentes, pero las mujeres tienen más posibilidades de morir porque el diseño de los coches está hecho pensando en la fisonomía masculina...

Eso es una realidad en todos los aspectos del diseño, ya sea un coche o lo que sea, siempre se hace con modelos masculinos porque no hay perspectiva de género en la investigación ni en la ciencia. De

ahí que muchas enfermedades que afectan solo a las mujeres no están igual de estudiadas que las que afectan a hombres.

Ahora que llega el verano, ¿cómo debemos viajar con los niños en el coche?

Lo más importante es bajar las expectativas y saber que el viaje idílico se puede convertir en una locura. Hay que tomárselo con calma, hacer paradas, organizar las horas críticas, por ejemplo, si los niños

son pequeños, es más fácil viajar por la mañana porque se les hace más corto y van dormidos. Cuanto antes seas consciente de la realidad, mejor será el viaje.

¿Qué debemos hacer si los niños se ponen nerviosos?

Parar, tomar aire y continuar.

¿Utilizáis algún tipo de dispositivo para que las niñas se distraigan?

Aunque somos bastante estrictos con el uso de la *tablet*, en el coche somos más permisivos y alguna vez les dejamos que pongan dibujos animados, aunque normalmente ni la llevamos. Lo que sí que les gusta mucho es poner música en el móvil para ir cantado.

¿Eres de las que disfruta de las zonas peatonales de las ciudades?

Sí, de hecho, al mudarnos de Madrid a Málaga lo valoramos más porque aquí la gente está acostumbrada a coger el coche para todo y al venir de una gran ciudad, caminamos bastante. Podemos decir que en los momentos de disfrute vamos paseando, relajados y el coche es para la rutina del día a día: llevar a las niñas al cole, los recados, la compra, etc..

Hay padres que usan el coche para dormir a sus hijos.

Sí, es muy *tip* de 'malamadre' eso de darle un paseo al niño para que se quede dormido.

¿Hay más tips de 'malamadre' relacionados con el coche?

Otro mío, y que compartimos muchas, es alargar el trayecto del trabajo a casa o llegar a casa y quedarte un ratito en el garaje en silencio antes de subir. Lo de estar en el coche relajadita y sola atrapa, es el spa de las 'malasmadres'.

El último proyecto que habéis creado es 'Yo no renuncio'. ¿De qué se trata?

El club es una comunidad emocional que nace para compartir y para hablar de muchos temas que interesan a las madres, no solo de maternidad. A partir de ahí nace la lucha social que lleva cinco años dando voz a la necesidad de una conciliación real y luchando bajo la asociación 'Yo no renuncio'.

Este año ya le hemos dado forma con una plataforma, con el teléfono amarillo de la conciliación, con talleres... pero también hacemos investigación social y ponemos todo sobre la mesa.

No parece tan malo ser 'malamadre' Es que no lo es: es utilizar los recursos para sobrevivir. ♦

“RECONOZCO QUE CUANDO TIENES HIJOS TOMAS MÁS CONCIENCIA Y SI ANTES CRUZABAS MAL Y NO LE DABAS IMPORTANCIA, AHORA NO LO HACES PORQUE ELLOS TE ESTÁN VIENDO”



MÁS DEL 40% CIRCULAN SIN PASAR LA INSPECCIÓN TÉCNICA

ITV de motos: han saltado las alarmas

Casi una de cada dos motocicletas supera los 15 años y casi el mismo porcentaje circula con la ITV caducada. Las sanciones van de los 200 a los 500 euros. Analizamos las consecuencias tanto para la seguridad del conductor, como su relación con la siniestralidad de este colectivo. Y le explicamos qué elementos se revisan en la ITV, cuándo tiene que pasarla y lo que cuesta.

• Andrés MÁS

A pesar de que los procedimientos de inspección de vehículos establecidos por la Administración son de los más modernos y reconocidos en Europa, lo cierto es que el alto grado de absentismo y el envejecido parque de motocicletas de nues-

tro país han disparado todas las alarmas con datos muy preocupantes, que incluso han empeorado con la pandemia. De hecho, el número de propietarios de motocicletas que no cumplen con la inspección correspondiente es el más elevado de entre todos los tipos de vehículos. Y si los datos anteriores a 2020 eran malos, en la actualidad to- ▶▶

LO QUE DEBE SABER

• **QUÉ.** Según indica el RACE, la lista de elementos que se inspeccionan es larga. Desde el número de bastidor a comprobar que la matrícula pueda leerse bien; que los neumáticos estén en buen estado (dibujo con una profundidad mínima de 1,6 mm) y que coincidan con los que aparecen en la ficha técnica; que funcione correctamente el sistema de alumbrado, que los retrovisores y otros elementos, como el tubo de escape, estén homologados y sean los que figuran en la tarjeta del vehículo; revisarán las manetas, el carenado, el manillar, las suspensiones, frenos, posibles fugas de aceite o gasolina, la transmisión y realizarán las pruebas de emisiones y test de ruidos.

• **CUÁNDO.** Las motocicletas deben pasar la ITV a partir del cuarto año de su primera matriculación y cada dos años desde entonces.

• **CUÁNTO.** Según datos de la web ITV.com.es, la cilindrada marcará el precio ITV de una moto. La tarifa media de la ITV para una moto es de unos 20 €, aunque las diferencias vuelven a ser abismales según donde vivas. Valencia (17,56 €) y Navarra (18,78 €) son las más baratas; Baleares (43,24 €) y Madrid (38 €) las dos más caras.



FALLOS MÁS FRECUENTES

Según datos de AECA-ITV, los fallos más frecuentes y por los que se llega a rechazar hasta un 22% de las motos son los siguientes: alumbrado y señalización con un 28,5%, acondicionamiento exterior, carrocería y chasis con un 20% y todo lo que tiene que ver con las emisiones contaminantes, con un 17%. En este último caso, debido, principalmente, al incorrecto funcionamiento del sistema de escape, ya sea por avería o por una modificación no autorizada (instalación de elementos no homologados), una práctica que también tiene mucho que ver con los defectos detectados por elevada sonoridad.

El control de gases se realiza mediante un analizador de gases que mide el monóxido de carbono (CO). Se aplica a todas las motos de dos o tres ruedas y los cuadriciclos (no ligeros), con motor de gasolina de cuatro tiempos y homologación europea.

Hay que subrayar que, del 22% de motocicletas rechazadas, 1 de cada 100 no vuelve a pasar la inspección y, por regla general, el propietario decide darla de baja y entregarla en un Centro Autorizado de Tratamiento.

ITV motos: han saltado las alarmas

► dos estos indicadores han empeorado aún más, con un 43% de las motocicletas que no han realizado la ITV que les correspondía y un 58% en el caso de los ciclomotores que circulan sin cumplir con este requisito clave para reducir el número de averías y accidentes.

Por su parte, y según los últimos datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), el 49% del parque español son motoci-



Según la DGT, la media de motocicletas implicadas en accidentes con víctimas en vías interurbanas sin tener la ITV vigente fue de un 10% en 2019.

cletas matriculadas antes de 2006, por lo que tienen una antigüedad superior a los 15 años. Esto empeora aún más las cosas, puesto que no siempre se realiza un mantenimiento correcto que asegure el buen funcionamiento de todas y cada uno de las piezas clave de una motocicleta.

EL SEGURO NO CUBRE. Al riesgo para su seguridad hay que añadir los problemas legales a los que se puede enfrentar el usuario de una moto que sufra un accidente y no tenga la ITV al día, ya que en ese caso el seguro no va a cubrir los daños sufridos en

EN CASO DE ACCIDENTE, SIN LA ITV AL DÍA EL SEGURO NO CUBRE LOS DAÑOS PERSONALES

la motocicleta y, en función del tipo de póliza y de la causa del accidente, no cubrirá los daños personales ni los gastos jurídicos.

En este sentido, desde el sector de ITV se reclama a la Administración

SANCIONES

- **ITV caducada.** Circular con el vehículo, o tenerlo estacionado en un garaje o en la calle sin tener la ITV al día, conlleva una sanción de 200 € y la obligación inmediata de superar la ITV.
- **ITV desfavorable.** Circular con la moto pese a que se le detectaron defectos graves genera una multa de 200 €. En este supuesto, el titular está obligado a reparar los defectos y volver a pasar la ITV en un máximo de 2 meses.
- **ITV negativa.** Circular con una moto a la que se le han detectado defectos muy graves conlleva una sanción de 500 €. En este caso, el vehículo no está autorizado a abandonar la estación ITV por medios propios, sino que debe hacerlo transportado por una grúa hasta un taller y volver, con los problemas subsanados, a la ITV en el plazo de 2 meses.

un control más exhaustivo que deje menos resquicios para saltarse la normativa. Y es que actualmente, aunque al pasar la ITV se comprueba que el vehículo dispone del seguro en vigor,



¿Y CICLOMOTORES?

Según la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la ITV, los procedimientos de inspección de los ciclomotores son iguales a los de las motocicletas pero adaptados a las características técnicas y de homologación que dispone cada categoría de vehículo. Así, por ejemplo, en los ciclomotores se comprueba, tal y como indica la legislación, que son vehículos que no exceden de 45 km/h, prueba esta que no se realiza en las motocicletas. El resto de la inspección se ajusta a verificar que cumplen con los estándares de seguridad bajo los que fueron homologados. Tendrán que pasar la ITV a partir del tercer año de su matriculación y después, cada dos años. El precio será similar al de las motocicletas que no llegan a los 125 c.c.

sin embargo, a la hora de renovar una póliza de seguro para una moto, las entidades aseguradoras no controlan si ha pasado la última ITV. También hay otros métodos que ya funcionan para reducir el número de vehículos sin ITV en vigor: la DGT vigila el número de matrícula desde 2014 a través de cámaras y radares y cruza dicha información con los datos que le envían las estaciones ITV.

La obligatoriedad de pasar una Inspección Técnica de Vehículos no es un capricho de la Administración. Desde 1987 es obligatoria para las motos y desde 2007 para los ciclomotores, con una reducción significativa de la siniestralidad de estos vehículos a pesar de su alto grado de absentismo.

EVITA ACCIDENTES. Y es que el estado de la ITV de un vehículo guarda relación directa con su seguridad. Por ello desde AECA-ITV recuerdan que la labor preventiva de las ITVs es fundamental para determinar el estado general de un vehículo y reducir o evitar riesgos en carretera. De hecho, un



TAMBIÉN LAS ELÉCTRICAS

Cada día que pasa hay más motos eléctricas circulando por las grandes ciudades. Pero, ¿están preparadas las estaciones de ITV para someter a una moto de estas características al preceptivo control? Sí, ya que a las motocicletas eléctricas se les realiza la misma inspección que a una motocicleta con motor de combustión, aunque queda exenta de la prueba de emisiones y de la de ruido, ya que una moto eléctrica no genera humos y el sonido del motor eléctrico es mínimo. Por otro lado, se comprueban los elementos accesibles de instalación y la las baterías de tracción eléctrica.

reciente estudio de la Universidad Carlos III de Madrid, "Contribución de la ITV a la Seguridad Vial y al Medio Ambiente", asegura que si la totalidad de los vehículos (en general) que no acuden a las inspecciones obligatorias lo hubieran hecho, podrían haberse evitado al menos 8.800 accidentes, más de 7.000 heridos y 161 muertes. Y hay más datos que relacionan directamente no haber pasado la ITV con la siniestralidad del colectivo de dos ruedas. Según el informe "Las principales cifras de la Siniestralidad Vial España 2019", elaborado por la DGT, la media de motos implicadas en accidentes con víctimas en vías interurbanas sin tener la ITV vigente fue de un 10%, siendo de un 12% esta incidencia en motocicletas de mayor antigüedad (más de 25 años).

Las ITVs se encargan de comprobar que las motos y ciclomotores, estén en las condiciones adecuadas para circular sin suponer un peligro para el resto de usuarios de la vía y peatones. Por ello, es de vital importancia que se cumplan los plazos de seguimiento y control. Nos va la vida en ello. ♦

Dacia Sandero Stepway Eco-G

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 13.020 €



EMISIONES DE CO₂:

115 g/km

IMP. MATRIC.: 0%



LO PEOR

- Pequeños detalles acabado
- 2 estrellas EuroNCAP
- Sonoridad algo elevada

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

La opinión de



La filosofía de Dacia ha cambiado y este Sandero lo confirma, ya no es solo un coche barato, sino un vehículo correcto, funcional y que cuesta poco dinero. No tiene debilidades en apartados como la seguridad –su baja calificación Euroncap se debe más a la afinación del sistema de frenado

de emergencia que a un déficit en su comportamiento dinámico o protección en sí misma–, tampoco grandes carencias en equipamiento y ni mucho menos está in-

framotorizado. Su nuevo esqueleto proporciona mejor tacto de conducción y alta sensación de seguridad. Y pocos coches ofrecen más espacio con un tamaño semejante. El motor es la guinda para optimizar costes de uso. No solo está preparado para usar GLP, sino especialmente afinado para rendir más y mejor con este tipo de combustible, logrando desplazamientos más "limpios" que con un Diesel e incluso más baratos. Usando GLP, además, las prestaciones del motor son mejores que utilizando gasolina. Honestamente el Sandero en cualquier condición y tipo de uso.

www.dacia.es

MOTOR: Bifuel. 3 cilindros en línea. 999 cm³. 90CV.

CARBURANTE: GLP y gasolina

EQUIPAMIENTO: Doble airbag frontal, lateral y cabeza. Anclajes Isofix en plazas trasera. ESP y control de tracción. Faros Led. Control presión neumáticos. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,10 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 153 m.

MALETERO: 328 litros.

CONSUMO MIXTO WLTP: 5,6 l/100 km

BMW 118d 2.0 150 CV

La opinión de



El Serie 1 es un compacto de cinco puertas que rivaliza directamente con modelos como el Audi A3 o el Mercedes Clase A. Esta nueva generación cuenta con una plataforma de tracción delantera, un detalle que ha modificado en cierta forma su comportamiento frente a la anterior generación, pero que no ha variado sustancialmente su tacto de conducción. También mejora su habitabilidad. Sus plazas traseras son similares a las de sus rivales (muy buenas para dos personas, algo justas para tres) y cuenta con un maletero de 380 litros, lo mismo que el Audi, por ejemplo. El puesto de conducción está bien acabado, la postura es muy buena y ergonómicamente cuenta con suficientes botones para las funciones básicas.

La versión probada se vende con cambio manual de 6 marchas o automático de 8. Es un motor que destaca por su respuesta y bajo consumo, y que si acaso solo mejoraría si fuese un poquito menos ruidoso. El comportamiento es muy bueno: destaca más por agilidad y tacto deportivo que por comodidad, pero también es un coche para afrontar largos viajes sin problemas.

www.bmw.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 33.200€

EMISIONES DE CO₂:

123 g/km

IMP. MATRIC.: 4,75%



LO PEOR

- No es barato
- Hay rivales más cómodos
- Lista de opciones interminable

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

MOTOR: Turbodiésel, 150 CV.

CARBURANTE: Diésel.

EQUIPAMIENTO: Airbags delanteros frontales. Control de cambio involuntario de carril. Climatizador de dos zonas.

Lector de señales. Sensores de aparcamiento delanteros y traseros. Faros full led. Entre otros.

DIMENSIONES:

- Longitud 4,31 m.

- Ancho 1,79m.

- Alto 1,43 m.

MALETERO: 380 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 4,4/5,7 l/100 km.

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV

LO MEJOR

- Tracción 4x4
- Suavidad funcionamiento
- Gestión baterías

LO PEOR

- Consumo sin electricidad
- Tacto dirección mejorable
- Volante muy vertical

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: **28.000 €**



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



Estética:	8
Acabado:	7
Habitabilidad:	7
Maletero:	7
Confort:	8
Potencia:	8
Cambio:	6
Aceleración:	8
Consumo:	8
Nota media:	7,4
Estabilidad:	7
Suspensión:	8
Frenos:	7
Luces:	7
Media seguridad:	7,3

La opinión de

Motor16

Mitsubishi sigue avanzando en la electrificación de su gama, como muestra el nuevo Eclipse Cross que adopta una variante híbrida enchufable. Un SUV de 4,55 m, con buena habitabilidad y un maletero de 404 l., con un frontal totalmente rediseñado para ofrecer una imagen moderna, robusta y dinámica. El grupo propulsor dispone de dos motores eléctricos, uno sobre cada eje, ofreciendo tracción total regulada por su sistema S-AWC que reparte el par entre ambos ejes

según las necesidades. El propulsor delantero rinde 82 CV (60 kW), mientras el trasero ofrece 95 CV (70 kW), asociados a través de un cambio monomarcha al motor de combustión de 2,4 l. de cilindrada y 98 CV, para una potencia conjunta de 188 CV. Los motores eléctricos se alimentan de una batería de ión litio de 13,8 kWh que permite una autonomía de hasta 55 km en modo eléctrico (WLTP). La recarga completa, en un enchufe doméstico, necesita unas 4 horas. Con un sistema de carga rápida (CHAdeMO), bastarán unos 25 minutos para alcanzar el 80%. www.mitsubishi-motors.es

MOTOR: Híbrido enchufable con 3 motores (uno gasolina de 2.360 cc y 2 eléctricos). Potencia 188 CV.

CARBURANTE: Gasolina y electricidad.

EQUIPAMIENTO: 9 airbags. ABS+ESP. Alerta de cambio de carril. Control de crucero. asistente arranque en cuesta. Mitigación colisión frontal con detector peatones. Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,55 m. • Ancho 1,86 m. • Alto 1,69 m.

MALETERO: 404 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 2 l/100 km.

BATERÍA: De ión de litio, de 13,8 kWh.

Yamaha D`elight 125

LO MEJOR

- Estética cuidada
- Peso y manejabilidad
- Consumo reducido

LO PEOR

- Precio elevado
- Equipamiento justo
- Horquilla mejorable

La opinión de

SOLOMOTO

Este pequeño y simpático escúter urbano se ha renovado para esta temporada con un motor que cumple la normativa Euro 5 y con cambios en manillar, faro y frontal. En cuanto al motor monocilíndrico de ciclo 4T y con 8,4 CV, se ha buscado dotarlo de más fiabilidad todavía, en lugar de buscar prestaciones. Desde parado la velocidad sube con soltura hasta alcanzar los 80 km/h, y a partir de esa velocidad le cuesta superar los 100 km/h. Se puede hacer extrarradio, pero su hábitat natural son las calles.

En esta versión se ha incluido por primera vez en un escúter de la marca un sistema de Start-Stop que detiene el motor en los semáforos, ahorrando combustible y emisiones, y es que se anuncian 1,8 l/100 km. Es ágil por su reducido peso, pero también por sus llantas pequeñas, ideal para ciudad. Es cómodo -en solitario y a dúo-, es práctico y funcional, y atractivo, pero no tiene grandes lujos, no tiene ABS, por lo que su precio es elevado. Su mejor baza es su durabilidad, ya que puede durarte toda la vida.

www.yamaha-motor.eu

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: **2.749 €**

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



Estética:	9
Acabado:	8
Pos. conductor:	8
Pos. pasajero:	8
Equipamiento:	6
Motor:	9
Vel. punta:	7
Aceleración:	7
Consumo:	9
Nota media:	7,9
Estabilidad:	8
Suspensión:	6,5
Frenos:	8
Luces:	7
Media seguridad:	7,4

MOTOR: Cuatro tiempos. Un cilindro.

- **Cilindrada:** 125 cc.
- **Diámetro:** 52,4x57,9 mm.
- **Encendido:** Electrónico digital.
- **Depósito:** 5,5 litros.

TRANSMISIÓN: Por correa y variador.

FRENOS: Disco delantero y tambor trasero, con frenada combinada.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla convencional; trasera, por simple amortiguador lateral.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 90/90 x 12"; trasero, 100/90x10".

DIMENSIONES:

- **Longitud:** 1.805 mm.
- **Altura asiento:** 800 mm.
- **Peso:** 101 kg.

Los eléctricos avanzan, pero poco

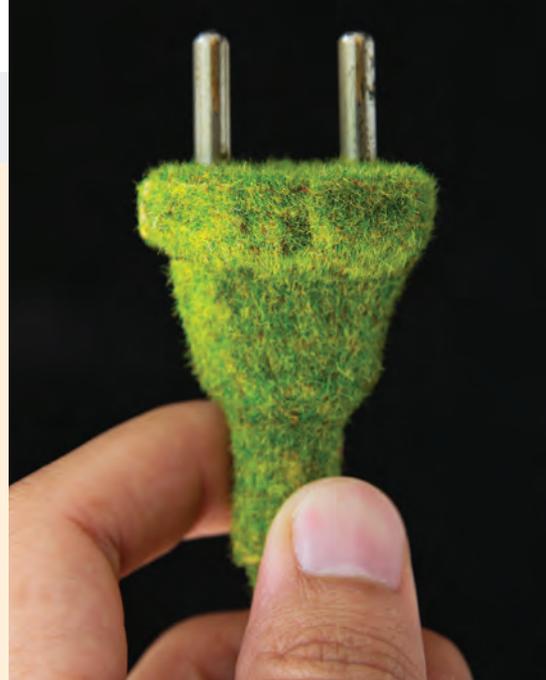
España sigue en los últimos puestos de movilidad eléctrica en Europa, solo por delante de Hungría y República Checa. Así lo constata el Barómetro de Electromovilidad de ANFAC correspondiente al primer trimestre de 2021, un indicador que mide la penetración del vehículo eléctrico y la instalación de puntos de recarga de acceso público.

Y aunque en los primeros meses del año se registró un avance de 2,3 puntos respecto a la encuesta anterior, España solo obtiene 21 puntos (sobre 100) de valoración global (media europea, 44), datos que muestran la

ampliación de la brecha en electromovilidad entre España y Europa.

Menos infraestructuras

En penetración del vehículo eléctrico, en el primer trimestre, España obtuvo 34 puntos y cayó una posición en el ranking europeo. Y en la implantación de puntos de recarga, la valoración de España es 8 (2 puntos más; la media de Europa está en 15). Por comunidades, Madrid (28 puntos), Baleares (27), Cataluña (24) y Asturias (21) son las que ocupan los primeros puestos en electromovilidad.



Moves III: hacia la electrificación

100.000 puntos de recarga y 250.000 vehículos eléctricos circulando en España a finales de 2023. Estos son los principales objetivos del plan Moves III, al que se dedican 400 millones de euros (ampliables hasta 800). Las ayudas pueden solicitarse hasta finales del año 2023 y son para turismos, motos, furgonetas y cuadríciclos totalmente eléctricos, de pila de combustible o híbridos enchufables. También son subvencionables los puntos de recarga para particulares, comunidades de propietarios y pequeñas y medianas empresas, así como infraestructuras de recarga rápida y ultrarrápida. Toda la información en la web del IDAE (Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía).

www.idae.es

EL DATO

240 mil

toneladas de neumáticos fuera de uso se reciclaron en España en 2019, el 100% de lo recogido.

ETRMA (Fabricantes Europeos de Neumáticos y Caucho)



ADAS: 40% menos de accidentes

Si todos los vehículos dispusieran de ADAS (Advanced Driver Assistance Systems, asistentes de conducción), los accidentes de tráfico se reducirían el 40%; las lesiones que provocan en las víctimas, el 37%, y las muertes en la carretera, el 29%.

Estos son datos del Proyecto VIDAS (Seguridad Vial y aDAS), desarrollado por Bosch y FESVIAL, cuyo principal objetivo es facilitar conocimiento e información sobre las características y funciones de estas nuevas tecnologías. Según se apuntó durante la presentación, jóvenes y mayores son los dos grupos clave sobre los que se recomienda focalizar los esfuerzos para favorecer el acceso y la utilización de los ADAS.



Los 'segunda mano', apuesta segura al verde

En 2020, la venta de vehículos de segunda mano en España evitó la emisión a la atmósfera de 1,2 millones de toneladas de dióxido de carbono (CO₂). También sirvió para ahorrar casi 50.000 toneladas de plástico, 330.000 toneladas de acero y alrededor de 30.000 toneladas

de aluminio. De hecho, ese año, el mercado de automóviles usados fue el sector que más emisiones y materiales ahorró. Son datos del estudio "El efecto medioambiental de la segunda mano 2020", que ha elaborado Milanuncios.

milanuncios.com/prensa

SUPERVENTAS ENERO-ABRIL 2021

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

UTILITARIO



1. CITRÖEN C3 8.156
2. SEAT IBIZA 8.089
3. PEUGEOT 208 6.908

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEÓN 6.310
2. PEUGEOT 308 4.643
3. CITRÖEN C4 3.908

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA 1.311
2. MERCEDES CLASE CLA 1.092
3. PEUGEOT 508 924

MONOVOLUMEN MEDIO



1. DACIA LODGY 1.097
2. MERCEDES CLASE B 1.062
3. VOLKSWAGEN TOURAN 978

¿Qué cambió en la ITV el 1 de junio?

Desde el 1 de junio, el posible desprendimiento de los espejos retrovisores o cualquier fallo en el funcionamiento del ABS (sistema antibloqueo de frenos) son considerados defectos graves, por lo que el vehículo no supera la ITV y queda inhabilitado para circular por las vías públicas, excepto para su traslado al taller.

Estas son algunas de las modificaciones incluidas en el nuevo Manual de Procedimiento de ITV, con el que se quiere adecuar la inspección técnica de vehículos a las nuevas tecnologías, además de aclarar algunos de los procedimientos actuales.

Así, en caso de no presentar el permiso de circulación del vehículo en el momento de pasar la ITV, se permite comprobar los datos a través

del Registro General de Vehículos de la DGT.

El nuevo Manual también mantiene las medidas de higiene y prevención frente al Covid-19 que se pusieron en marcha en las estaciones de ITV para garantizar la seguridad tanto de los usuarios como de quienes trabajan allí. Así, para reducir las posibilidades de contagio, la prueba de emisión de gases con el diagnóstico a bordo (OBD) queda limitada a algunos vehículos (industriales de más de 3.500 kg y autobuses). Tras la salida de Gran Bretaña de la Unión Europea, los vehículos de ese país que quieran

matricularse en España pasan a ser considerados como procedentes de terceros países, por lo que deberán realizar los trámites de importación requeridos.



Los más moteros, en Barcelona

En 2019, Girona, Málaga y Granada eran las provincias con mayor motorización de vehículos de dos ruedas (más de 10.000 vehículos por cada 100.000 habitantes). Sin embargo, en términos absolutos,

Barcelona fue la provincia con más vehículos de este tipo circulando, casi medio millón. En total, ese año había 3,31 millones de motos, escúteres y ciclomotores asegurados en España. Estos son algunos de los datos del informe

"Las dos ruedas en España. Datos 2019", que ha presentado Estamos Seguros, el plan divulgativo de UNESPA (Asociación Empresarial del Seguro), junto con ANESDOR (representante del sector de las dos ruedas en España) y Centro Zaragoza.

www.unespa.es



El peligro de tener pocas luces

Ir con una iluminación insuficiente compromete nuestra seguridad vial. Así lo ha reconocido el 82% de las personas que han participado en el estudio "¿Qué importancia damos a la iluminación de nuestro vehículo?", elaborado por FESVIAL (Fundación para la Seguridad Vial) y Lumileds (comercializadora de lámparas Philips). El informe también constata el desconocimiento que tenemos sobre el sistema de iluminación que lleva nuestro vehículo y las alternativas que van apareciendo, como las luces LED. Eso sí, más del 60% de los encuestados consideró que los problemas de iluminación en los vehículos son "bastante graves".

<https://fesvial.es/>

MÁS SOSTENIBLES. Carbios (reciclaje de plásticos y materiales textiles) y Michelin trabajan para obtener, a partir de residuos plásticos, PET, un derivado del petróleo utilizado para el refuerzo de los neumáticos.

LOS FALLOS MÁS COMUNES.

El alumbrado y la señalización, los neumáticos en mal estado y defectos del freno de servicio (vehículos pesados) son los 3 fallos más comunes al pasar la ITV en España, según la empresa TÜV Rheinland.

QUEREMOS ELÉCTRICOS.

El 73% de los españoles se compararía un vehículo eléctrico, aunque solo el 10% planea hacerlo durante 2021, según la encuesta de la consultora Oliver Wyman realizada en España, Francia, Italia, Reino Unido, Alemania, China y Estados Unidos.

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA 9.948
2. PEUGEOT 2008 7.492
3. VOLKSWAGEN T-ROC 6.090

TODOTERRENO MEDIO



1. NISSAN QASHQAI 7.013
2. SEAT ATECA 6.850
3. PEUGEOT 3008 5.744

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3 737
2. RENAULT ZOE 544
3. KIA NIRO 444

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA 6.721
2. TOYOTA C-HR 6.312
3. FIAT 500 5.983

SISTEMA DE FRENADO DE EMERGENCIA Y ALCOHOLÍMETRO CON BLOQUEO DE VEHÍCULO

Objetivo: frenada adecuada y sin alcohol

Seguimos con el análisis de los ocho asistentes obligatorios desde 2022 en todos los coches nuevos. En este capítulo, analizamos otros dos sistemas: el que permite detener el coche en el menor espacio posible; y el conocido como 'alcolock' para controlar la conducción bajo los efectos del alcohol.

- **Fede ASENSIO**
- **Infografía: DLIRIOS**

En este número, analizamos otros dos de los sistemas de asistencia al conductor que la UE serán obligatorios a partir de 2022: el sistema de frenado de emergencia y el alcoholímetro con bloqueo del vehículo, para lograr reducir en 2050 las muertes en accidentes a cero dentro de la Comunidad Europea. Son asis-

tentes a la conducción cada vez más utilizados en todos los segmentos del automóvil y al que fabricantes de vehículos y las empresas especializadas están dando un gran impulso.

Está comprobado que el conductor, en un gran número de casos, no calcula la intensidad necesaria para aprovechar toda la capacidad de los frenos y no presiona con la suficiente fuerza el pedal. De ahí la implementación de la frenada de emer-



gencia, que ha ido evolucionando. Los sistemas más actuales, complementarios, al detectar un obstáculo por delante del vehículo alertan del posible impacto y, si no se produce una reacción del conductor, aplican inmediatamente los frenos para intentar evitar el golpe.

Por otro lado, los datos del Instituto Nacional de Toxicología, indican que, en 2019, el 45,5% de los conductores fallecidos en accidente de tráfico a los que se les realizó la autopsia dieron positivo en alcohol, drogas y/o psicofármacos. Las medidas coercitivas y las campañas de prevención no están resultando suficientemente efectivas. Por eso, en 2022 está previsto la instalación de un

alcoholímetro con bloqueo del vehículo, más conocido como 'alcolock'.

LOS 8 SISTEMAS OBLIGATORIOS

- 1 Asistente de Velocidad Inteligente (ISA) (nº 256)
- 2 Cámara trasera con detección de tráfico cruzado (nº 256)
- 3 Alerta de cambio involuntario de carril (nº 257)
- 4 Detector de fatiga y somnolencia, con detector de pérdida de atención (nº 257)
- 5 Frenada de emergencia
- 6 Bloqueo del vehículo, con alcoholímetro
- 7 Caja negra
- 8 Alerta de cinturón en las plazas traseras

5 Sistema de Frenada de Emergencia BAS y EBA (Brake Assist System y Electronic Brake Assist)

Es un asistente desarrollado con el fin de acortar al máximo la distancia de frenado, asociado para tal fin al ABS y al Control de Estabilidad, elementos ambos obligatorios en todos los coches desde 2003 –en el caso del primero– y desde 2014 –en el del ESP–.

El sistema BAS o EBA asegura que la frenada se realice con la intensidad necesaria para detener el coche reduciendo al máximo la distancia. Mide la intensidad con la que el conductor pisa el pedal del freno a la vez que la velocidad con la que se libera el acelerador para detectar si se está ante una situación de inminente peligro. Cuando percibe esa situación de riesgo, el asistente entra en funcionamiento.

SUS CARACTERÍSTICAS

¿Cómo funciona?

Aplicando la máxima intensidad de frenado de manera autónoma ante una situación de emergencia que identifica, a partir de las reacciones del conductor, cuando supera el umbral marcado al pisar el pedal de freno, el momento inicial y el final de la frenada.

El sistema utiliza los siguientes elementos: sensor de medición de la velocidad de giro del pedal de freno, sensor de medición de la fuerza ejercida sobre el pedal, unidad de control y unidad electro-mecánica de la presión en el circuito de freno, en asociación con el ABS y el ESP.

En los sistemas con detección de peatones, ciclistas y otros obstáculos, se basa en las cámaras, sensores y radares, y la centralita que procesa los datos y distingue los objetos para activar el aviso y la frenada, aplicando la máxima intensidad si es necesario.

Evolución

Muchas marcas tienen sistemas de detección de peatones, que son efectivos a bajas velocidades (normalmente hasta 40 km/h, es decir en tráfico urbano). Pero también algunas lo aplican en carretera a velocidades muy elevadas. El sistema AEB de Volvo reconoce peligros de colisión en cruces

con hasta 80 metros de distancia y utiliza cámaras de gran resolución para la detección de peatones (por encima de 80 cm de altura) y ciclistas.

Los vehículos pueden incorporar cada vez un mayor número de sensores para analizar mejor el entorno y distinguir entre los diferentes obstáculos posibles.

¿Es efectivo?

Según Bosch, especialista en asistentes electrónicos, el freno automático podría evitar hasta el 72% de todas las colisiones por alcance con lesiones. Y dos de cada tres de todas las colisiones por alcance con lesiones personales y daños materiales hasta 30 km/h.

6 Bloqueo del vehículo, con alcoholímetro

CON ALCOHOL, NO ARRANCA

Todos los coches, a partir de 2022, dispondrán de preinstalación para el alcoholímetro con bloqueo de la puesta en marcha, conocido como alcolock.



- 1 ANÁLISIS**
El sistema analiza la tasa del conductor (únicamente alcohol) que soplará por la boquilla.



- 2 TIEMPO**
Analiza una tasa desde 0,00 a 2,50 mg/l en un tiempo máximo de 25 segundos.

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial



- 3 BLOQUEO**
Si la tasa supera el índice permitido, el sistema no dejará que el motor arranque. Para ello va conectado al encendido.



- 4 HISTORIAL**
Dispone de una pantalla gráfica donde muestra la información, con wifi y una memoria para el almacenaje de 100.000 pruebas. Almacena además todo el historial, cuyos datos se podrán descargar en las revisiones.

Lo primero es hacer una aclaración. A lo que realmente obligará la Unión Europea en 2022 es a la preinstalación de un sistema en todos los coches nuevos para facilitar la implementación de un alcoholímetro con bloqueo. Su instalación dependerá de la legislación de cada país, permitiendo de forma general o en particular para determinados conductores, su inmediata instalación.

Este sistema no solo permite conocer al conductor su grado de alcoholemia y si está en condiciones plenas para conducir; también impedirá al conductor arrancar el coche si supera la tasa máxima de alcohol establecida. Además puede ser programado para realizar, por ejemplo, un exhaustivo seguimiento del conductor o del vehículo en cuanto al uso del alcohol.

SUS CARACTERÍSTICAS

¿Cómo funciona?

Este sistema se encuentra conectado al encendido del vehículo, de forma que si, el conductor no realiza el control soplando sobre su alcoholímetro, o al hacerlo supera la tasa establecida, no será posible arrancar. Además cuenta con un módulo de control que recoge y archiva los resultados para crear el historial de su uso.

¿Se pueden falsear los datos?

Los sensores de que dispone garantizan que no se puedan utilizar dispositivos

mecánicos para eludir el control. Incorporará tecnologías de reconocimiento de huellas dactilares, pupila, detección facial o fotografías digitales que se quedan guardadas en la memoria para identificar siempre al usuario e impedir el fraude.

Ventajas

Impedirá conducir ebrio. Puede ser una medida muy importante para reducir al máximo los accidentes por causa del alcohol y salvar numerosas vidas, aunque todavía hay que modelar el marco legal para su uso.

ACTIVA AUTOMÁTICAMENTE EL FRENO

Reducir el riesgo de colisión por alcance o en curva y mitigar sus consecuencias es el objetivo de este sistema que resulta un excelente aliado del conductor.

- 1 DETECTA**
Al realizar una frenada fuerte e inmediata, detecta si se está pisando el pedal de freno con la intensidad adecuada en referencia al umbral establecido.

- 2 ACTÚA**
Si no es así, el sistema frena a la intensidad máxima posible hasta que se levanta el pie del pedal, en asociación al ABS y el ESP.



revista TRÁFICO Y Seguridad Vial

- 3 SENSORES**
Diferentes sensores permiten distinguir los peatones (y ya en muchos sistemas también ciclistas) de otros elementos de la vía. Primero emite un aviso lumínico y/o sonoro.

- 4 AUTOMÁTICO**
Si el conductor no reacciona al aviso, activa automáticamente el freno y tensa los cinturones.

- 5 VELOCIDAD**
Funciona a una velocidad entre 5 y 40 km/h. Pero ya hay automóviles en los que también funciona a velocidad elevada.

FUENTE: INFOGRAFÍAS: DGT, OMS Y BOSCH CORPORATE RESEARCH

DATOS CORRESPONDIENTES A OCUPANTES DE TURISMOS QUE CIRCULABAN POR CARRETERA

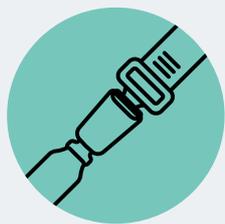
Cinturón de seguridad: no lo usaba el 25% de los fallecidos

Según el Informe "Uso del cinturón de seguridad en vías interurbanas", elaborado por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, uno de cada cuatro fallecidos en accidente de tráfico registrado en vía interurbana, que viajaba en un turismo, entre los años 2017 a 2019, no usaba el cinturón de seguridad. Se han analizado los datos de las víctimas mortales de 12 años o más. Los hombres de entre 15 y 44 años son los que menos se ponen el cinturón.

• Infografía: WEMBLEY STUDIOS

UTILIZACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD

años 2017, 2018 y 2019



CON CINTURÓN
76% de los fallecidos ocupantes de un turismo, circulaban por vía interurbana



SIN CINTURÓN
24% de los fallecidos ocupantes de un turismo, circulaban por vía interurbana

PORCENTAJES DE USO



TIPO DE OCUPANTE

Fallecidos	
76% conductor	75% pasajeros
Heridos hospitalizados	
93% conductor	89% pasajeros

SEGÚN EDAD

Fallecidos
69% entre 15 y 44 años
84% más de 64 años



Heridos hospitalizados

82% entre 12 y 14 años	85% entre 15 y 24 años	87% entre 25 y 44 años	95% más de 64 años
-------------------------------	-------------------------------	-------------------------------	---------------------------

SEGÚN TIPO DE VÍA

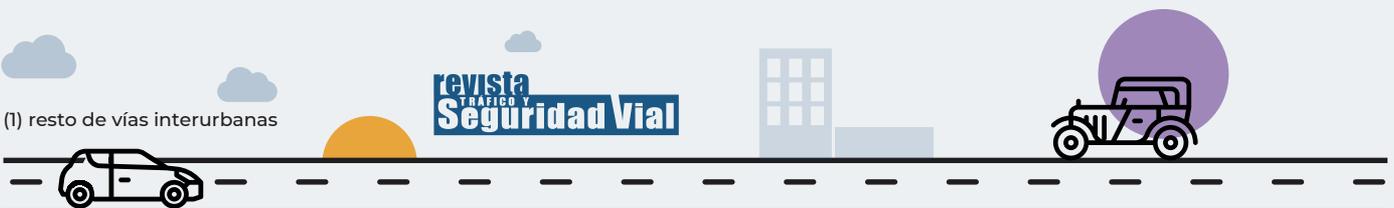
Fallecidos		Heridos hospitalizados	
81% autopistas y autovías	74% resto de vías (1)	92% autopistas y autovías	89% resto de vías (1)

SEGÚN ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO

Fallecidos

88% turismos de 0 a 4 años	84% turismos de 10 a 14 años	67% turismos de más de 25 años
-----------------------------------	-------------------------------------	---------------------------------------

(1) resto de vías interurbanas



HORA DEL ACCIDENTE

 de 08:00 a 20:00h

82%
fallecidos

93%
heridos hospitalizados

 de 20:00 a 08:00h

66%
fallecidos

85%
heridos hospitalizados

Revista
de
Seguridad Vial

DÍA DE LA SEMANA

Fallecidos

81%
jueves ▲

72%
sábados

70%
domingos ▼



Heridos hospitalizados

92%
lunes y viernes

88%
sábados y domingos

HERIDOS Y NO MUERTOS GRACIAS AL CINTURÓN



El retrato robot del fallecido sin cinturón de seguridad: **Hombre de entre 15 y 44 años**



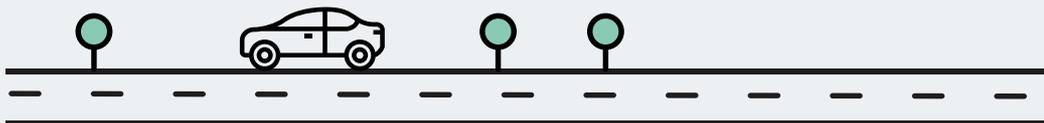
Los **porcentajes de uso del cinturón** son similares entre los **conductores** y el **resto de los ocupantes** del vehículo



En los **turismos más antiguos** sus **ocupantes utilizan menos el cinturón**



Comparando los datos de **fallecidos** y de **heridos hospitalizados** se observa que estos últimos **utilizaban más el cinturón**



Fuente: "Uso del cinturón de seguridad en vías interurbanas. 2017, 2018 y 2019". Observatorio Nacional de Seguridad Vial. DGT

Con avisador de cinturón, se lo abrocha un 7% más

El uso del cinturón de seguridad es una de las medidas de seguridad más efectivas y salva más vidas que cualquier otra intervención, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). El riesgo de fallecer en un accidente puede reducirse un 60% usando el cinturón de seguridad y, en un porcentaje mayor cuando se combinan cinturones y airbag (OMS, 2004).

Desde 2006 el uso del cinturón de seguridad es obligatorio para conductores y pasajeros en todos los vehículos en la Unión Europea. A su vez, los turismos nuevos vendidos en la Unión Europea deben disponer de sistema de avisador de uso del cinturón en el asiento del conductor desde 2014. Y desde septiembre de este 2021 -siempre que se trate de vehículos nuevos-, el sistema de avisador de cinturón será obligatorio

para todas las plazas en turismos y furgonetas, y para las plazas delanteras en camiones y autobuses.

El uso del cinturón de seguridad varía entre asientos delanteros y traseros, por tipo de edad, tipo de vía, antigüedad del vehículo y otros factores. En un estudio sobre el comportamiento declarado respecto al uso del cinturón en un conjunto de países llevado a cabo en el año 2018 (ESRA, 2020), encontraron que indicaban hacer un mayor uso del cinturón: las mujeres, la gente de más edad, con mayor nivel educativo, entre otros.

Los avisadores del uso del cinturón son un sistema eficaz para incrementar su uso, según diversos estudios. Algunos estudios indican que el uso del cinturón se incrementa un 7% en conductores de turismos que disponen de este sistema.

la lupa

"La correcta utilización del cinturón de seguridad es una medida vital de seguridad vial de los vehículos a motor"

PAULA MÁRQUEZ

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

PREGUNTAS A:

ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial



"Hay que informar, vigilar, sancionar y ayudarnos de la tecnologías"

¿Muchos de los heridos no fallecieron por llevar el cinturón?

Está demostrado que el cinturón reduce en un 50% el riesgo de muerte en caso de accidente. Esto significa que la mitad de los fallecidos podrían haberse salvado; también, que muchos salvaron su vida por usarlo.

¿Su uso depende de la edad?

A mayor edad, más se utiliza.

¿Por qué se utiliza menos por la noche que por el día?

Las razones están relacionadas con el motivo y las características de los desplazamientos nocturnos, con más movilidad en carreteras convencionales y menor participación de las personas de mayor edad.

¿Las tasas de uso están mejorando, o todo lo contrario?

Desgraciadamente, los datos muestran una estabilización durante los últimos años.

¿Más información o más vigilancia y sanción?

Las políticas deben ser una combinación de información, vigilancia y sanción y tecnología. Los sistemas de alerta de olvido del cinturón supusieron un paso adelante; que este sistema vaya a ser obligatorio a todas las plazas de todos los vehículos nuevos en septiembre de 2021 será otro paso importante. Además, debemos reforzar las campañas de concienciación, y el sistema de vigilancia y sanción. Estamos trabajando para incrementar la sanción por no usar el cinturón de 3 a 4 puntos.

TANTO LA ENFERMEDAD COMO EL TRATAMIENTO PUEDEN AFECTAR A LA CAPACIDAD PARA CONDUCIR

Alteraciones mentales y Seguridad Vial

Durante la pandemia ha aumentado el uso de ansiolíticos y antidepresivos, fármacos cuyos efectos secundarios sobre la conducción son importantes. Pero detrás se encuentran demencias, trastornos del estado de ánimo, de ansiedad, déficit de atención e hiperactividad, esquizofrenia, alteraciones de la personalidad... enfermedades que duplican el riesgo de accidente.

• E. VALDÉS • Infografía: DLIRIOS

Las alteraciones mentales son un conjunto de enfermedades (depresión, demencias, ansiedad, déficit de atención, hiperactividad, esquizofrenia, alteraciones del sueño...) que pueden afectar a la capacidad para conducir.

De hecho, varios estudios han demostrado que quienes

padecen alteraciones mentales y psiquiátricas tienen un mayor riesgo de accidente de tráfico (1,72) que la población general (1).

El riesgo varía en función de la enfermedad que se padezca, del momento evolutivo del paciente y de la existencia o no de deterioro en la capacidad para percibir el entorno de circulación, en la atención, memoria, control de los impulsos...



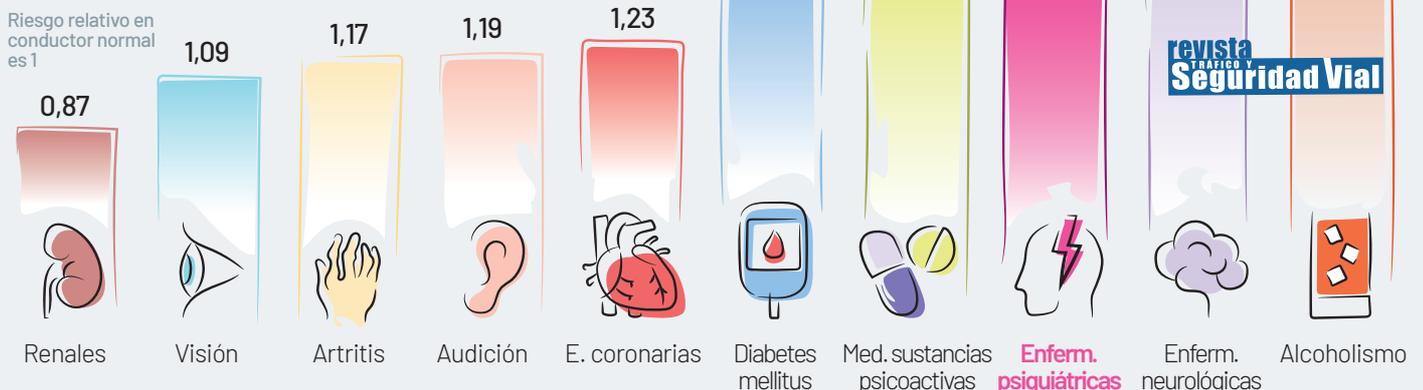
EFFECTOS. El riesgo de cometer una infracción o sufrir un accidente de una persona mayor con demencia en sus primeros estadios es de 2,5 a 8 veces mayor que personas sin deterioro, y esto mismo ocurre con otras patologías mentales; esto justifica el seguimiento médico de estos conductores, seguimiento cercano que, por otro lado, facilita que puedan conducir mientras el riesgo

al volante sea asumible por la sociedad. No obstante, como recordaba el artículo sobre fármacos y conducción (nº 257 de "Tráfico y Seguridad Vial"), los medicamentos utilizados para el tratamiento, al reducir los síntomas, mejoran el rendimiento del paciente en la conducción, y reducen el riesgo de accidente.

Pero, a la vez, hay que tener en cuenta sus efectos secundarios

RIESGO DE ACCIDENTE SEGÚN PADEZCAS...

Varios estudios han determinado el riesgo de accidente de tráfico a grupos de enfermedades padecidas por los conductores, de forma que se pueden comparar. Por ejemplo, el riesgo de accidente asociado a padecer problemas de visión es 1,09, mientras que por padecer alcoholismo, el riesgo sube hasta 2.00.



Fuente: Vaa. (Año 2003)



fundamental cuando se produce una reagudización de su proceso, ya que es más probable que los que identifican mejor su riesgo cumplan con el tratamiento, busquen atención médica y eviten conducir en casos de reagudización y se adapten a posibles limitaciones en la conducción. Por contra, la falta de conocimiento conlleva peor cumplimiento del tratamiento, quita importancia a incidentes o accidentes leves y añade recaídas por la interrupción de la medicación prescrita.

DEMENCIA. Dentro de los trastornos mentales, preocupa en especial la demencia, proceso que se instaura progresivamente y cuyas primeras fases pueden pasar desapercibidas. A medida que la enfermedad avanza, se hace más compleja la autopercepción del riesgo y la toma de decisión sobre el momento en que el paciente deje la conducción.

El recién publicado “Manual sobre Neurología y Conducción” aborda con detalle este tema, proponiendo los estudios a realizar y los criterios a seguir en función del grado de deterioro del paciente. En relación con el cese de la conducción en los pacientes con demencia, un estudio que analizó las dificultades percibidas por el paciente y por

Condiciones mínimas

Las personas con alteraciones mentales que quieran conducir deben cumplir unos requisitos: La enfermedad tiene que mantenerse estable; el conductor tiene que tener capacidad para dejar de conducir si se agrava la enfermedad; no deben estar afectadas sus habilidades funcionales para conducir; el médico que realiza el tratamiento debe estar de acuerdo en la vuelta a la conducción en los casos en que, por empeoramiento, hubiera tenido que abandonarla; hay que garantizar que está sometido a supervisión médica y que cumple con su tratamiento; y, en los casos en que se le haya retirado de la conducción, debe ser reevaluado para comprobar que cumple estas condiciones.

sobre el estado psicomotor. Por ejemplo, el tratamiento de la depresión, cuando es eficaz, mejora el estado de alerta, la capacidad cognitiva y el juicio de una persona con un trastorno del estado de ánimo; pero, los efectos secundarios de los medicamentos antidepressivos pueden producir alteraciones en el funcionamiento psicomotor, sedación y deterioro del funcionamiento cognitivo. El médico que le trata

hará al conductor las recomendaciones oportunas para establecer un equilibrio entre enfermedad, fármaco y seguridad en la conducción; por ello, es fundamental que el paciente siga sus indicaciones.

INFORMACIÓN. Como en otras patologías, que el paciente esté informado sobre el papel que tiene su enfermedad sobre la capacidad para conducir es

la familia frente a la indicación del cese de la conducción concluyó que, “en el 42% de casos, la familia consideró que la gestión de cese de la conducción fue complicada, y el 58%, que el paciente no aceptó el cese de la conducción”. Según los autores, entre las diferentes estrategias (imponer la prohibición,

limitación progresiva, convencer al paciente de vender el vehículo o cederlo a un familiar, acordar que la pareja sea la responsable de la conducción, reducir la necesidad de conducir, construir una red de apoyo social, optar por el transporte público, retirar las llaves, inutilizar el coche...), la mejor es “un proceso pactado, planificado y progresivo que permita minimizar el impacto negativo sobre el paciente y su familia, buscando el equilibrio entre conservar la independencia y garantizar la seguridad”. ♦

limitación progresiva, convencer al paciente de vender el vehículo o cederlo a un familiar, acordar que la pareja sea la responsable de la conducción, reducir la necesidad de conducir, construir una red de apoyo social, optar por el transporte público, retirar las llaves, inutilizar el coche...), la mejor es “un proceso pactado, planificado y progresivo que permita minimizar el impacto negativo sobre el paciente y su familia, buscando el equilibrio entre conservar la independencia y garantizar la seguridad”. ♦

Y si hay que dejar la conducción

Con el fin de realizar la transición al cese total de la conducción en los casos que esté indicado, la Alzheimer’s Association señala que es importante abordar el abandono de la conducción antes de que suponga un riesgo y aconseja:

- Hablar e iniciar la conversación con tiempo. Para algunos pacientes, esta transición puede ser muy difícil de aceptar, por lo que ha de abordarse con empatía, ya que puede percibirse y suponer una pérdida de su autonomía.
- Transmitir que la prioridad siempre es su propia seguridad y la del resto de usuarios.
- Dar conocimiento del deterioro de las capacidades debido a la enfermedad, e informar de los riesgos de conducir.

- Apelar al sentido de la responsabilidad de la persona, y también hacerle partícipe de la toma o aceptación de la decisión.
- Destacar los beneficios del abandono de la conducción.
- Buscar (por el paciente y los familiares) un transporte alternativo seguro. Es importante evitar que abandone actividades sociales por dificultades en el desplazamiento.
- En caso de tratamiento farmacológico con efectos sobre el sistema nervioso central, se debe advertir al paciente de los efectos secundarios sobre la conducción.



LOS FÁRMACOS PARA ESTAS ALTERACIONES AFECTAN A LA CONDUCCIÓN: SOMNOLENCIA, DETERIORO COGNITIVO...

CAMPAÑAS DE CONCIENCIACIÓN DE SEGURIDAD VIAL

Un refuerzo necesario

Aunque han adaptado sus formas y mensajes a la nueva realidad, las campañas de concienciación sobre seguridad vial deben mantenerse. **Las causas de los accidentes** (exceso de velocidad, distracciones, conducción bajo los efectos del alcohol...) y **el exceso de siniestralidad por no utilizar elementos de seguridad** continúan presentes.

• Mari Cruz GARCÍA EGIDO

Si nos pidieran citar las campañas de publicidad que han marcado nuestra vida, yo tendría bastantes: Cola-Cao, y su “yo soy aquel negrito del África tropical...”, hoy ya sin cabida, Coca-Cola y su mensaje musical planetario “Al mundo entero quiero dar...”, Colón, el detergente del “busque, compare y si encuentra algo mejor...”, varias de la DGT como la jarra de cerveza derrapando en la curva de la barra de un bar, el “Si bebes no conduzcas” de Stevie Wonder, el de la nuez y el casco simulando el cerebro... , una campaña de la ONCE con

música de Peter Gabriel... , el “Póntelo. Pónselo” del Ministerio de Sanidad para fomentar el uso del preservativo o el gusano de FAD que se metía en la nariz para la prevención del consumo de drogas... De cada una recuerdo algo en especial (música, imagen, mensaje...), aunque creo que el gran éxito de las campañas, además del recuerdo, es el impacto emocional que nos provoca su recuerdo.

LAS NUEVAS GENERACIONES PRECISAN EL REFUERZO DE SUS HÁBITOS CON MENSAJES DE CONCIENCIACIÓN

PUBLICIDAD Y CONCIENCIACIÓN. Está claro que la publicidad invita a consumir un producto, un cacao soluble, un refresco o un detergente, mientras que las campañas de concienciación van más allá del producto y buscan desde crear hábitos seguros en diferentes ámbitos –vial (no beber al conducir), social (no consumir drogas), sanitario (usar preservativos)... – a remover conciencias para que se colabore

en proyectos de ayuda a través de organizaciones, denunciar situaciones de vulnerabilidad social, prevenir situaciones sociales como maltrato, acoso, discriminación... Otra cosa es que lo consigan.

Si analizamos la evolución de los productos publicitados, vemos que se mantiene la mayoría, digamos que existen ‘clásicos’ en la publicidad. Además de los citados (cosméticos, perfumes), otros se han incorporado por la demanda –comida rápida, alimentación saludable, plataformas de telefonía, de televisión, coches, turismo... –. También se mantienen las campañas de la DGT, las de Sanidad... Pero han desaparecido productos

que en su momento ocuparon espacios significativos, como cigarrillos y bebidas alcohólicas (por legislación), y se han incorporado nuevos mensajes de concienciación de igualdad de género, contra el maltrato, el acoso, dispositivos de telefonía... La ley de la oferta y la demanda. La evolución social, las legislaciones que se van incorporando y las necesidades determinan los contenidos de las campañas, como mera expresión social.

RAZÓN DE PESO. Aunque han recorrido un largo camino, y adaptado tanto sus formas como sus mensajes a la nueva realidad social, existe una razón de peso para man-

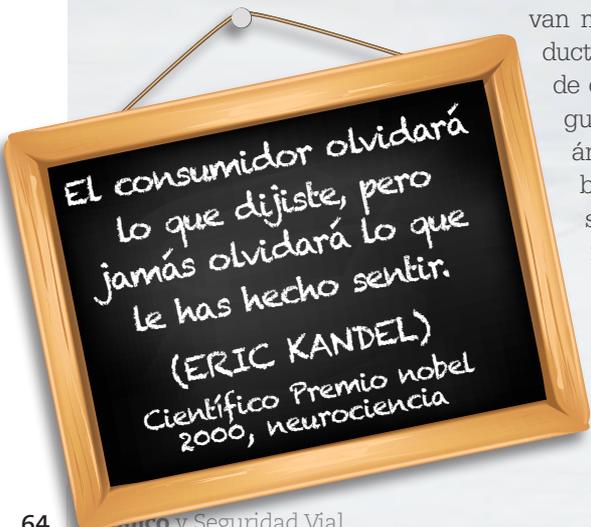
Bebe Cola-Cao

El algodón no engaña

Just Do it

Busque, compare y si encuentra algo mejor...

HAZCADA SOMOS TODOS



Factores concurrentes en accidentes: razones **para insistir**

Los expertos aseguran que la clave de la eficacia en las campañas de concienciación es insistir, para llegar a las nuevas generaciones. Y los datos de no utilización del cinturón de seguridad o de conducción con alcohol o velocidad inadecuada parecen dar la razón a quienes sostienen la necesidad de seguir con los mensajes.



Fuente: DGT. Factores concurrentes en accidentes mortales. (*) No uso del cinturón de seguridad en conductor fallecidos.

NO PONERSE EL CINTURÓN PARECE COSA DEL PASADO



Españoles diferentes

SI BEBES,

NO CONDUZCAS

Póntelo. Pónselo

Mejor más despacio

tener las campañas de concienciación de seguridad vial: tanto las causas de los accidentes (exceso de velocidad, distracciones, conducción bajo los efectos del alcohol...) como el exceso de siniestralidad por la no utilización de los elementos de seguridad siguen vigentes.

¡A veces nos resulta tan difícil de creer que algunos usuarios no utilicen el cinturón, o los sistemas de retención infantil, o el casco!, pero los datos dicen lo contrario, que sigue siendo alto el porcentaje de víctimas de accidente que no llevaban puesto el cinturón, lo mismo que sobrepasan los límites de alcohol y drogas y, por supuesto, los de velocidad.

El mensaje debe seguir en la sociedad, en los centros educativos, escuelas de conductores, y medios de información, y las campañas con las nuevas técnicas y tecnología aplicadas a la publicidad que ayudan a que se incremente su efectividad. Los mensajes siguen siendo necesarios, las nuevas generaciones precisan el refuerzo de sus hábitos con esos mensajes.

UN RECURSO MÁS. No hay que olvidar que, en seguridad vial, la publicidad es un recurso más, una opción más de trasladar a la ciudadanía la información necesaria para que sus conductas sean más seguras vialmente... Estas campañas contribuyen a la educación del ciudadano, conductor o no, en valores para la convivencia vial junto a los medios de comunicación, las redes sociales, el aprendizaje del

Vender producto o vender actitudes

Hablando de campañas de publicidad y de concienciación, la RAE (Real Academia Española) da la clave para diferenciarlas. La publicidad es: "2. f. Conjunto de medios que se emplean para divulgar o extender la noticia de las cosas o de los hechos". O bien, "3. f. Divulgación de noticias o anuncios de carácter comercial para atraer a posibles compradores, espectadores, usuarios, etc". Mientras tanto, la concienciación es para la RAE "Acción y efecto de concienciar" y define conciencia como "conocimiento del bien y del mal que permite a la persona enjuiciar moralmente la realidad y los actos, especialmente los propios".

que nos dota cada día nuestra experiencia vital, la lectura, la propia sociedad, y curiosamente el fomento de la actitud

crítica y capacidad de análisis de la información, campañas incluidas...

La fuerza de la publicidad se puede ejercer en la dirección que marca la RAE, pero, al tiempo, la publicidad y sus meta-mensajes tam-

bién pueden confundir respecto a las posibilidades, características o beneficios del producto que venden. E incluso en ocasiones ir más allá en cuestiones más trascendentes, las campañas de concienciación también fomentan nuestra capacidad para valorarlas, y esta es la paradoja. Aprovechemos todos los recursos disponibles, pero antes de nada "Aprendamos a aprender". ♦

LAS CAUSAS DE ACCIDENTE (ALCOHOL, DISTRACCIÓN, VELOCIDAD...)

SIGUEN PRESENTES

+ info

Campañas: ¿la clave?, repetir en Págs. 45-47



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 extractarlas 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



DUDA EN GIRO

El artículo 133.2 del Reglamento General de Circulación dice "En el caso de que las prescripciones indicadas por las diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la prioritaria". En este caso, una flecha verde en el semáforo, y el stop. Como la flecha verde nos indica que debemos extremar la precaución y, en su caso, ceder el paso ¿deberíamos realizar el stop si vamos a girar hacia la derecha?

Gonzalo

Respuesta: El artículo 54.1 del texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, establece que el orden de preferencia entre los distintos tipos de señales de circulación es el siguiente:

- Señales y órdenes de los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en el ejercicio de las funciones que tengan encomendadas.
- Señalización circunstancial que modifique el régimen normal de utilización de la vía.
- Semáforos.



PROBLEMAS DE FECHA PARA LA ITV

El motivo de esta queja, sugerencia o resignación es que tengo que pasar la revisión de mi vehículo el 07/04/2021, así que con cuatro meses de antelación, he decidido pedir cita previa. Llevo dos días intentándolo telefónicamente y on line. La primera opción la he desechado, pues he estado hora y media un día y una hora otro, llamando continuamente y siempre están comunicando.

La segunda, cita previa online, he entrado en la página web de cinco estaciones de ITV de la comunidad donde resido, tienen todas las fechas y horas ocupadas por lo menos hasta el mes de mayo, por lo tanto en abril, yo me quedo sin poder pasar la ITV y por lo tanto si circulo con mi vehículo, me dicen que puedo ser multado y esto ni es serio, ni tampoco jus-

to. Para evitar todo este mal servicio, apporto soluciones como:

- Que si hay que poner multas por eso, que se la pongan a la ITV que no me ha atendido, ya que es la única responsable de no darme la cita correspondiente.
- Que algún organismo oficial, puede ser la misma ITV, me dé un certificado que acredite que he solicitado cita previa para el día que me correspondía, y de esta manera poder seguir circulando con mi vehículo hasta que me den una fecha concreta.
- Que liberen el 'monopolio' de las ITV, habilitando a talleres homologados, con esto desaparecerían el 'abuso' que se está haciendo actualmente de este servicio.

Jesús M^a Fernández.

- Señales verticales de circulación.
- Marcas viales.

En su apartado 2, establece que en el caso de que las prescripciones indicadas por diferentes señales parezcan estar en contradicción entre sí, prevalecerá la preferente, según el orden a que se refiere el apartado anterior, o la más restrictiva si se trata de señales del mismo tipo. Por tanto, en el supuesto que plantea, la flecha verde del semáforo le da prioridad sobre la señal vertical de stop, prevaleciendo sobre ella.

¿LA HABÍA VISTO ALGUNA VEZ?

Pues está en una calle de Ciudad Jardín en Almería y, a un familiar mío, la grúa le ha llevado el coche...

He repasado el texto del Reglamento General de Circulación y, en el apartado gráfico de las señales verticales (5.5. OTRAS SEÑALES DE



PROHIBICIÓN O RESTRICCIÓN), solo figuran la R-308 genérica de estacionamiento prohibido y las variantes a-e.

No están reflejadas ahí -aunque las he localizado en algún catálogo de fabricantes- las variantes f-h: Pero las que no he visto en ningún sitio son las de prohibición del estacionamiento por meses o años pares / impares. Además, si fueran reglamentarias, entiendo que deberían ir a continuación de la variante d, ya que las cuatro primeras (a-d) se colocan perpendicularmente a la dirección de la calzada en tanto que las otras (e-h) se sitúan en paralelo.

¿Me pueden aclarar si se trata de una señal válida -y, como tal, susceptible de motivar una infracción- o si, por no figurar en el catálogo oficial, sería recurrible la sanción correspondiente con fundamento jurídico?

Luciano Alcalá

Respuesta: El Reglamento General de Circulación (art. 137) establece que, para facilitar la interpretación de las señales, se podrá añadir una inscripción en un panel complementario y, excepcionalmente, cuando las autoridades competentes lo estimen conveniente, podrán concretar su significado en un panel complementario rectangular, sin perjuicio de la posibilidad de sustituir o complementar esas inscripciones mediante uno o varios símbolos expresivos colocados en la misma placa. En el caso de que la señal esté colocada en un cartel fijo o de mensaje variable, la inscripción a la que se hace referencia podrá ir situada junto a ella.

TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

CAMBIO DE DOMICILIO Nº 252

PERMISO DE CIRCULACIÓN Nº 253

ASISTENTE VIRTUAL DE TASAS Nº 254

RECURRIR UNA MULTA Nº 255

TRÁMITES 'ON LINE' Nº 256

PERMISO PROVISIONAL Nº 257

REGISTRO DE APODERAMIENTO

*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:

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*) **98,78 €**

Matriculación ciclomotor (*Licencia Circulación*) **27,57 €**

Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (*Transferencia*) **55,15 €**

Examen conducción (*Permisos*) **93,12 €**

Examen conducción (*Licencias*) **44,14 €**

Renovación Permisos y Licencias * **24,34 €**

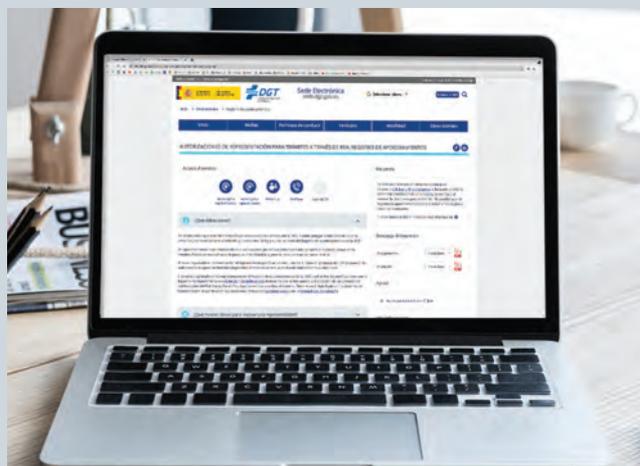
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación **20,60 €**

Obtención de permisos por pérdida de puntos **28,58 €**

*Descuentos de hasta el 80% en función del periodo de revisión.

Nuevo asistente de tasas: dgt1.typeform.com/to/O4SqD1

Última Matrícula
(28/5/2021)



¿Para qué sirve el Registro de Apoderamiento?

Cuando tenga trámites por resolver con la DGT, no es necesario que sea usted mismo quien los lleve a cabo. La DGT tiene a disposición de los ciudadanos el **Registro de Apoderamiento**, una herramienta que permite, de forma fácil y gratuita, que otras personas realicen estos trámites en su nombre.

Con la concesión del **apoderamiento o representación**, usted concede a otra persona el poder de actuar en su nombre. Puede ser específico, para un solo trámite, o general si es para varios.

Una vez registrada la representación, el representante puede actuar en su nombre en **tanto en las Jefaturas de Tráfico como en la Sede Electrónica**, acreditando debidamente su identidad. Además, un representante puede leer las **notificaciones que lleguen a la Dirección Electrónica Vial** de su representado.

Puede consultar el listado de trámites sujetos a representación, así como otras informaciones útiles en la web de la Sede Electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es).

¿Cómo registrar una representación?

Puede crear una representación de tres formas distintas:

- **Por Internet.** A través de la aplicación de apoderamientos en la Sede Electrónica. Podrá crear representaciones, consultar el detalle de sus representaciones, anular o renovar una representación, ver los usos y los documentos de una representación y suscribirse al sistema de avisos.
- **Por teléfono.** En el 060. Por esta vía, la representación deberá solicitarla siempre el representado y solamente para personas físicas, no se pueden crear representaciones para empresas o personas jurídicas.
- **Presencialmente.** En cualquier Jefatura de Tráfico, acudiendo con los documentos de otorgamiento o revocación (descargable en la Sede Electrónica), cumplimentados con la información sobre los trámites autorizados y las firmas de los interesados.

Y recuerde:

- Para realizar cualquier trámite presencial en las jefaturas pida cita previa en dgt.es o por teléfono a través del 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.



Reduciendo a **30 km/h** la velocidad en vías urbanas en calles de **un único carril por sentido** disfrutamos de menos ruido, menos contaminación y menos congestión, o lo que es lo mismo, **de ciudades llenas de vida.**



Infórmate aquí

