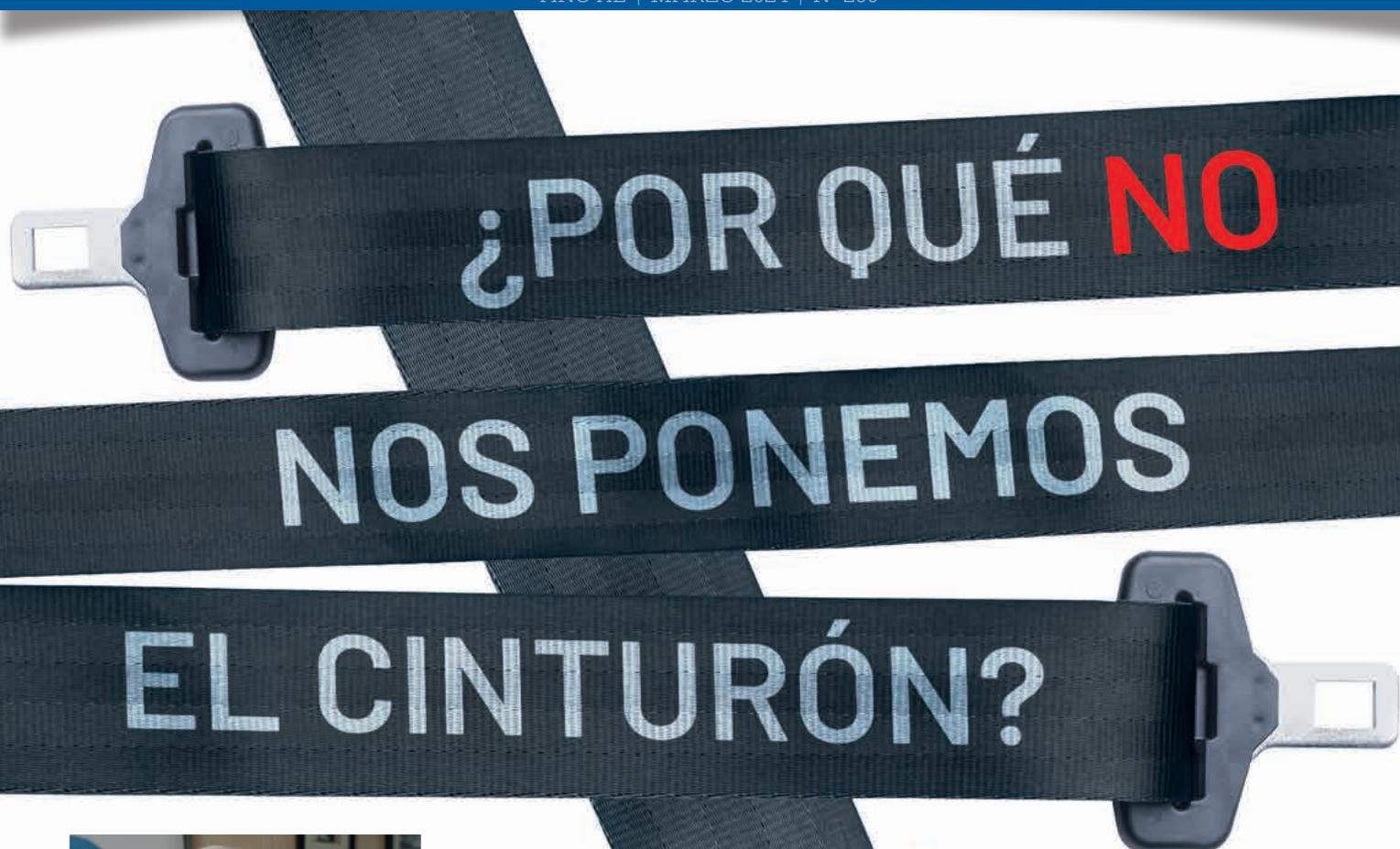


TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XL | MARZO 2024 | N° 269



Pere Navarro,
director general de Tráfico:

“Si las medidas se explican bien, los ciudadanos responden”

Las mujeres
de la ATGC

La App **MiDGT**
cumple 4 años

139
MUERTOS
EN 2023



16 CINTURÓN DE SEGURIDAD. Es obligatorio desde 1975 para los asientos delanteros y 1992 para los traseros. Sabemos que salva vidas. Entonces, ¿por qué a veces no nos lo ponemos?



22 ENTREVISTA A PERE NAVARRO. El director general de Tráfico detalla los proyectos de la DGT para los próximos años para seguir reduciendo la siniestralidad vial en España.



40 MEDIDAS PARA SITUACIONES DE EMERGENCIA. Dejar libre el carril izquierdo o abrir paso a los vehículos prioritarios son algunos de los cambios que podrían aprobarse.



44 LA MUJER EN LA ATGC. Las primeras llegaron a la Agrupación en 1991. Ahora son 185, aunque cada vez son más las que quieren ser motoristas o formar parte de los equipos de atestados.



46 SONSOLES ÓNEGA, periodista. Acaba de ganar el Premio Planeta con la novela "Las hijas de la criada" y cree que no siempre somos conscientes de los peligros de la carretera.



56 LOS ASISTENTES DE APARCAMIENTO. ¿Cómo funcionan estos dispositivos que nos ayudan cuando tenemos que aparcar el coche?

Un proyecto de país

- 03 EDITORIAL: Un proyecto de país
- 04 LAS LOCURAS
- 06 BREVES
- 08 NOTICIAS INTERNACIONALES
- 10 EL TEST
- 12 CONducIR MEJOR: Malos hábitos
- 15 LA FOTO: Centenario de la radio
- 16 EN PORTADA: Cinturón: enganche a la vida
- 22 Entrevista con PERE NAVARRO.
"La seguridad vial es una responsabilidad compartida"
- 26 Más seguridad para las motos
- 29 VMP: las nuevas normas
- 30 La app miDGT cumple 4 años
- 32 Mercancías peligrosas
- 35 El número de bastidor
- 36 Las señales "V"
- 38 Llega el *carpooling* al trabajo
- 40 Nuevas medidas para emergencias
- 42 Más examinadores
- 44 La mujer en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
- 46 ENTREVISTA: Sonsoles Ónega, periodista
- 49 TRÁFICO DEL MOTOR: Los 10 que vienen en el 24
- 52 BANCO DE PRUEBAS
- 54 NOTICIAS DEL MOTOR
- 56 VEHÍCULOS AL DÍA: Asistentes de aparcamiento
- 58 EL OBSERVATORIO: El valor de una vida
- 60 SALUD VIAL: Anorexia y bulimia
- 62 EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: En bici, enseñar a quien enseña
- 64 CARTAS
- 66 CATÁLOGO DE SERVICIOS
- 67 EL TRÁMITE: Se amplía el catálogo de servicios online

El objetivo para los próximos años continúa siendo el mismo, reducir el número de víctimas de la carretera; aunque a corto plazo, el foco deba centrarse en los motoristas (único colectivo cuya siniestralidad lamentablemente se mantiene al alza) y en los avances tecnológicos aplicados a la seguridad vial, que ayudarán a minimizar los errores humanos, también en la carretera. Los asistentes de conducción (ADAS) son ya una realidad que incorporan muchos vehículos; la conectividad permitirá el flujo de información entre el vehículo y la infraestructura, y la conducción autónoma supondrá ya el salto definitivo. De forma paralela, también se avanza hacia una mayor sostenibilidad medioambiental, con nuevas normas (algunas de ellas ya en tramitación parlamentaria), porque la movilidad sólo será segura si también es sostenible.

Eso es lo que deberíamos alcanzar, pero quizá no se destaca lo suficiente lo que ya hemos conseguido en materia de seguridad vial. Muy lejos está ese 1993, en el que 6.378 personas perdieron la vida en un siniestro vial y la tasa de fallecimientos por millón de habitantes era de 162. En 2022, se registraron 1.746 víctimas del tráfico, mientras que la tasa de fallecimientos por millón de habitantes fue de 37. Antes mirábamos (con admiración) hacia los países escandinavos y Alemania. La realidad es que hoy España tiene cifras muy similares. Estos datos nos permiten cierto optimismo, pero nunca satisfacción porque aún queda mucho camino por recorrer, para lo que se sigue necesitando la implicación de toda la sociedad (Administraciones, clase política, ciudadanía, víctimas, etc.) porque la política de seguridad vial debe formar parte del proyecto de país en el que queremos vivir. Evitar la muerte de más de 1.000 personas cada año es una meta que merece la pena alcanzar.

No obstante, condición indispensable para lograr ese objetivo es contar con los medios necesarios. Que la DGT tenga, en estos momentos, vacante el 52% de la plantilla afecta directamente a los servicios que presta (tal y como destaca Pere Navarro en la entrevista que se publica en este número). Lo más visible de la DGT son los balances periódicos de siniestralidad de vial, pero detrás hay mucho más. Por ejemplo, en 2022, en España había 37,5 millones de vehículos y 27,6 millones de personas con un permiso de conducir (incluidas las licencias), y, en total, se impusieron 5,5 millones de sanciones. Estos datos dan idea de los millones de trámites (exámenes, cambios, compra-venta, canjes, etc.) que es necesario realizar cada año, unos trámites de los que dependen, no solo la trayectoria vital de muchas personas, sino también que nuestras carreteras sean cada vez más seguras. Garantizar la adecuada tramitación de esas gestiones es otra parte fundamental de las políticas de seguridad vial.



AÑOXL
NÚMERO
269/2024

PORTADA: D'LIRIOS

Directora:
ALICIA DELGADO
(adelgadoh@dgt.es)

Maquetación: NODOS
Redactores:
Carlos Nicolás (cnicolas@dgt.es) y Nuria Herraiz (nherraiz@dgt.es)
Servicio Externo de Colaboración:
Silvia Fernández (sfernandez.isdefe@dgt.es)
Fotografía:
Alberto Espada (colaborador)
Secretaría de redacción:
Mar Redondo (mmredondo@dgt.es)
Colaboran en este número:
Pilar Ortega.

Secciones: *Vehículos al Día*: Diego de la Vega. *Educación*: David Mellado Díez; y *El Observatorio*: Francisco J. González
Infografía: Dlirios y Ogilvy.
Redacción: c/ Josefa Valcárcel, 44.
28027 Madrid.
Tfno. directo: 91 714 31 87.
<http://revista.dgt.es/>

CONSEJO EDITORIAL
Francisco Alas-Pumariño, Guillermo Areán, Susana Estévez, Álvaro Gómez, María Lidón Lozano, Pere Navarro, Montserrat Pérez y Francisco José Ruiz.
Impresión y distribución: Editorial MIC.

SUSCRIPCIONES
Secretaría de Redacción: Mar Redondo.
Tel.: 91 301 8427.
Correo electrónico: revistaDGT@dgt.es

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:



LAS LOCURAS

VOLANDO VOY

Este motorista circula a 220 km/h, como si fuera por un circuito y no por una carretera. Esto constituye un presunto delito por exceso de velocidad (supera más de 80 km/h el límite). Si lleva casco (obligatorio), pero no la equipación adecuada que lo proteja en caso de caída o accidente. En 2023, en vías interurbanas, fallecieron 286 motoristas y 13 conductores de ciclomotor. Desde 2012, el número de víctimas mortales de estos colectivos se ha incrementado el 37%.



SUMA DE INFRACCIONES

En esta segunda imagen, el motorista continúa su marcha, conduciendo de forma irregular, entrando y saliendo del carril Bus-VAO, adelantando entre vehículos sin guardar la distancia de seguridad e incluso circulando por el arcén derecho. Va encadenando conductas arriesgadas que constituyen un presunto delito de conducción temeraria porque pone en riesgo la vida de los demás conductores.



EN ZIGZAG

La secuencia de esta "locura" se prolonga a largo de unos 5 minutos. En este tramo, el motorista circula entre los demás vehículos, en zigzag, esquivando a unos y a otros y poniendo en peligro su seguridad y la del resto de usuarios de la vía.



ACTITUD TEMERARIA

Todo lo que hace este motorista son hechos para los que el Código Penal prevé penas que pueden conllevar hasta dos años de prisión, multa de hasta doce meses, trabajos en beneficio de la comunidad por un máximo de 90 días y, en todo caso, la privación del derecho a conducir que puede llegar hasta los 6 años. Al final, el motorista se cayó y resultó con heridas graves en una pierna, aunque sin duda podía haber sido peor.



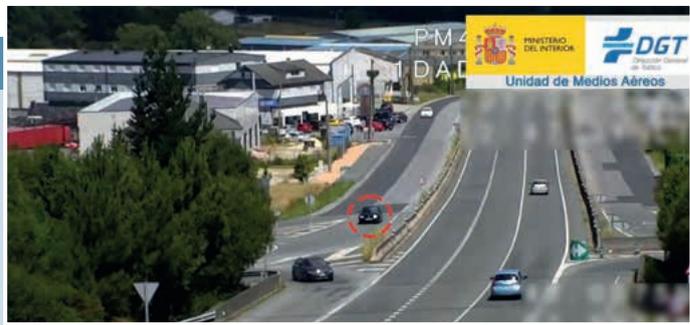
PRISIÓN

MULTA ECONÓMICA

PÉRDIDA DEL PERMISO

1 EN DIRECCIÓN CONTRARIA

El coche oscuro en el centro de la imagen circula por la vía de servicio, pero lo hace por el carril izquierdo, es decir, en dirección contraria, hecho muy grave que supone un serio riesgo. De momento, no viene ningún otro vehículo de frente, por lo que afortunadamente no se genera ninguna situación de peligro.



2 RIESGO DE COLISIÓN

La intención de este conductor es dejar la vía de servicio e incorporarse a la carretera principal, que es algo que no puede hacer según la disposición de los carriles en ese punto. Por eso, el coche se ha detenido, para poder hacer la peligrosa maniobra. En esta ocasión, sí tiene que esquivar un vehículo que viene de frente y que circula correctamente por su carril.



3 PISANDO EL CEBREADO

El vehículo finalmente logra realizar ese irregular cambio de sentido de la marcha y entra en el carril de aceleración para incorporarse a la vía, aunque antes ha cometido otra infracción circulando por una zona de cebreado que la norma obliga a respetar.



MULTA DE 500 €

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS



EXCESO DE VELOCIDAD... Y CON LA PUERTA ABIERTA

Dos son las infracciones que comete la persona que conduce esta furgoneta blanca. Por un lado, circular a 148km/h (su límite específico por tipo de vehículo es 90 km/h). Por otro, llevar la puerta trasera abierta, con el riesgo de que la carga pueda salirse y acabar en la calzada, lo que pondría en peligro a los demás vehículos. En la reciente campaña de vigilancia de furgonetas (el 7% del parque de vehículos), que se llevó a cabo entre el 20 y el 26 de noviembre del año pasado, un total de 1.852 conductores fueron sancionados por no respetar los límites de velocidad y 218 furgonetas fueron inmovilizadas por no reunir las condiciones mínimas de circulación.

MULTA DE 400 €

PÉRDIDA DE 4 PUNTOS

Así, Sí

Ejemplo de buenas prácticas tanto del ciclista como del conductor del vehículo. El ciclista va por la derecha, pegado lo máximo posible al arcén. Además, va equipado con casco, tal y como marca la normativa para las vías interurbanas, y también lleva guantes para proteger sus manos en caso de caída. En cuanto al vehículo que está adelantando a la bicicleta, observamos que respeta la distancia de 1,5 metros de separación, invadiendo el carril contrario para garantizar la seguridad de la persona que va en bicicleta. Es verdad que pisa la línea continua, pero recordemos que la normativa lo permite cuando se trata de adelantar a una bicicleta.



El derecho a la movilidad

Una movilidad accesible, inclusiva y con soluciones para todos es lo que se pretende garantizar en la futura Ley de Movilidad Sostenible. El pasado 13 de febrero el Consejo de Ministros dio luz verde al proyecto de Ley de Movilidad Sostenible. La iniciativa presenta el mismo texto que fue aprobado en diciembre de 2022 y que decayó con la disolución de las Cortes y convocatoria de elecciones generales. El retraso, sin embargo, no ha mermado la intención de avanzar hacia una nueva forma de movilidad, más segura, sostenible y eficiente; de hecho, se pretende una tramita-

ción por la vía de urgencia. La futura norma se sustenta sobre la declaración de la movilidad como un derecho de la ciudadanía. Destaca en ella la creación del Sistema Nacional de Movilidad Sostenible para facilitar la coordinación de todas las administraciones competentes en transporte y movilidad. Además, se busca la implicación de la empresa en la movilidad de sus trabajadores. De esta forma, las empresas de más de 500 trabajadores o 250 por turno deberán presentar planes para hacer los desplazamientos de sus empleados más respetuosos con el medio ambiente.



Santander: Un centro de control más moderno

El Ayuntamiento de Santander ha renovado el centro de visionado y control de las cámaras de tráfico y otros sistemas vinculados con el control semafórico de la ciudad de Santander, gracias a la instalación de un nuevo vídeo wall led y nuevos equipos informáticos. Desde

el centro se controlan los 177 cruces regulados por semáforos y las 49 cámaras de control del tráfico que hay en Santander, así como 16 paneles de radar informativos, cinco paneles de información de tráfico, y los túneles y pasos inferiores.

Mujeres en la Logística y el Transporte

Tiene como nombre Melyt y el objetivo de ser un foro de encuentro nacional para promover la participación de la mujer en el sector del transporte y la logística. Se trata de una nueva asociación de mujeres que nace con la intención de convertirse en una voz representativa

para trabajar por condiciones laborales justas, equitativas y libres de discriminación en estas dos actividades económicas en las que las mujeres apenas ocupan el 5% de los puestos directivos. Al tiempo será una red de apoyo donde compartir desafíos y éxitos.



Pontevedra

Ejemplo de modelo urbano para Japón

Una delegación de la Asociación Internacional de Ciencias del Tráfico y la Seguridad de Japón ha visitado Pontevedra para investigar su modelo urbano. Este organismo nipón, fundado por la compañía Honda, tiene como objetivo investigar formas de movilidad respetuosas con las personas y el medio ambiente. De la ciudad gallega les interesó, especialmente, su apuesta firme por la peatonalización y los criterios empleados para evaluar y llevar a cabo las políticas de reducción de tráfico.



Salamanca

Acceso total desde el móvil

Salamanca quiere reunir todos los servicios de movilidad en una sola aplicación para móvil.

La idea es fomentar el transporte público y los desplazamientos activos y eficientes ofreciendo a los ciudadanos de forma sencilla la información relativa al taxi, el autobús, la bicicleta pública, los aparcamientos, el estado del tráfico, etc. La aplicación que el Ayuntamiento acaba de licitar deberá permitir también la gestión de trámites relativos a todos estos servicios.





BURGOS Y SANTA CRUZ DE TENERIFE Pasos inteligentes contra los atropellos

En los últimos años, ha aumentado la inversión de los ayuntamientos para reducir el número de atropellos. La apuesta consiste en instalar os conocidos pasos de peatones inteligentes, en los que se combinan señales luminosas y sensores, para avisar a los conductores de la presen-

cia de peatones en la calzada. Es el caso de Santa Cruz de Tenerife y de la ciudad de Burgos. En la primera se han iniciado en marzo los trabajos de instalación de 23 de estos nuevos pasos de cebra. En Burgos se ha presupuestado 58 de estos mejorados sistemas de cruce para peatones.

Moverse activamente y en convivencia

El Ayuntamiento de Alicante ha puesto en marcha una campaña para promocionar una movilidad menos contaminante y más amigable, abogando por el uso de medios como la bicicleta y los vehículos de movilidad personal (VMP). La campaña recuerda a todos los conductores de vehículos la necesidad de respetar a los vulnerables.



Entre todos, por la seguridad de la moto

Con el objetivo de reflexionar sobre medidas que podrían facilitar la reducción de la siniestralidad de motoristas, la Fundación Pons e Ibercaja reunieron el pasado 4 de marzo a representantes de los sectores implicados. Todos ellos coincidieron en que no hay una causa única que provoque esta tozudez en la siniestralidad motera, y que es necesario afrontar una estrategia conjunta y multidisciplinar. Los fabricantes, representados por ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de las Dos Ruedas); la DGT, como administración competente; la Asociación Nacional de Motoristas (ANM), como voz de los motoris-



tas y la Asociación Española de la Carretera (AEC), por parte de la infraestructura, lanzaron propuestas como mejorar la formación del motorista; adaptar el diseño y configuración de la infraestructura a la moto; potenciar la renovación del parque y el uso de los asistentes de conducción o realizar un estudio exhaustivo y amplio de la situación de la movilidad en moto.

XIV Premios SEMS 2024

El fomento de una movilidad más eficiente y ecológica, mediante acciones durante la Semana Europea de la Movilidad Sostenible (SEMS), tiene su reconocimiento en estos premios que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y el



Ministerio para la Transformación Ecológica y el Reto Demográfico convocan conjuntamente. Este

año la presentación de candidaturas se abrió el 1 de marzo y estará abierta hasta el 3 de mayo.

Valladolid

Cómo obtener fondos para proyectos urbanos sostenibles

La ciudad castellanoleonesa ha lanzado una iniciativa dentro del programa Prospect+ que se ha mantenido abierta hasta el 15 de marzo. La idea es que cualquier entidad pública, ciudad o región pueda formarse para desarrollar proyectos de movilidad urbana sostenible y conocer cómo financiarlos de forma innovadora. A través del programa H2020, Valladolid ya ha asesorado a más de 30 entidades locales, regionales de nueve países, pero en esta edición es la primera vez que se ofrece este aprendizaje en español.

M^a José Aparicio

Al frente de Movilidad en Madrid

Desde 2017 hasta finales de 2023 M^a José Aparicio desarrolló su labor en la Subdirección General de Formación y Educación Vial -primero como subdirectora adjunta de Formación Vial y posteriormente como subdirectora general- teniendo entre sus competencias establecer las condiciones del proceso de obtención de permisos de conducción, incluidas las aptitudes psicofísicas necesarias para ello y el proceso de renovación; la formación de examinadores y coordinadores de educación vial o el desarrollo de programas de educación vial y formación de conductores, entre otras. Desde aquí, agradecerle su trabajo y desearle éxito al frente de Movilidad en el Ayuntamiento de Madrid.



■ EUROPA

Cambios en el **carné**

El Parlamento Europeo ha propuesto una serie de cambios en la regulación del permiso de conducir. Entre los más llamativos se encuentra la posibilidad de incluir en el examen cuestiones sobre la conducción en situaciones climatológicas o circunstancias adversas, el uso seguro

del teléfono en el coche o el empleo de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS). Además, se endurece la normativa para los conductores noveles: deben superar un periodo de prueba de un mínimo de dos años y las sanciones para ellos serán más severas.



■ KENIA

La tragedia de las carreteras kenianas

El pasado mes de febrero falleció en un siniestro vial el atleta keniano Kelvin Kiptum, la gran esperanza del maratón en los próximos Juegos Olímpicos de París. No es el primer deportista de élite que fallece en

este tipo de accidente en Kenia. Según la Autoridad Nacional de Transporte y Seguridad del país africano, 3.609 personas perdieron la vida en siniestros viales en 2023. En 2022, fueron 4.690 víctimas.



PRÓXIMAS CITAS

- 16 de abril, Dublín (Irlanda)
EU Road Safety Conference 2024
- 16 al 19 de abril, Ámsterdam (Países Bajos)
Intertraffic Amsterdam
- 21 y 22 de junio, Shanghai (China)
IX International Automotive Safety System Conference 2024
- 25 y 26 de junio, Viena (Austria)
World Passenger Festival
- 6 de septiembre, Karditsa, (Grecia)
VII Conference of Sustainable Mobility 2024

■ TURQUÍA

Protecciones para motoristas

Estambul continúa reforzando la seguridad vial en la ciudad. Entre otras iniciativas ha puesto en marcha el programa Motor Friendly Barrier, que coloca barreras que minimizan el daño a los motoristas en caso de accidente. Se calcula que ya se han colocado 28.000 metros de estas nuevas barreras en 30 de las intersecciones más peligrosas para ellos.



■ CHIPRE

Dañar las señales será delito

El Parlamento de Chipre decidió el pasado mes de enero tipificar como delito dañar, desfigurar o alterar de cualquier forma una señal de tráfico. El proyecto de ley, que fue aprobado por unanimidad y modificaría la Ley de Seguridad Vial de la isla mediterránea, impone una sanción a los infractores de seis meses de cárcel y hasta 1.700 euros de multa. Vandalizar las señales de tráfico no sólo supone un riesgo



para los usuarios de la vía: el estado chipriota calcula que cada año invierte entre 200.000 y 300.000 euros en restaurar o reparar las señales de tráfico que han sido alteradas o destruidas.



■ REINO UNIDO

Londres, suspenso en tráfico

Según un conocido fabricante de sistemas de navegación, la capital de Reino Unido es la ciudad con peor tráfico del mundo: se puede tardar hasta 40 minutos en recorrer apenas 10 kilómetros. Para llegar a esta

conclusión la plataforma ha analizado los datos de tráfico de 387 ciudades distintas, midiendo factores como la congestión, el tiempo medio por trayecto o la velocidad en hora punta. La conclusión: Londres es la peor.

■ FINLANDIA

Seguro obligatorio para patinetes

Los patinetes eléctricos de alquiler deberán tener un seguro obligatorio a partir de mayo de 2024. Según el Gobierno finlandés, este cambio, que modificará su Ley de Seguros, se adopta para dar respuesta a una directiva europea que obliga a asegurar los vehículos que pesen más de 25 kilos o circulen a más de 25 kilómetros por hora. El nuevo seguro cubrirá los gastos médicos en caso de accidente.



■ COREA DEL SUR

Nuevo límite en calles estrechas

Seúl ha rebajado el límite de velocidad a 20 km/h en 50 calles con una anchura menor de 8 metros para proteger a los menores. La capital surcoreana ya tenía designadas zonas de protección infantil cerca de los centros escolares. En estas

zonas los coches deben circular a 30 km/h y no pueden aparcar. Ahora, para reforzar aún más la seguridad de los peatones infantiles, se ha aprobado la medida de rebajar la velocidad de circulación aún más en las calles estrechas.

■ NUEVA ZELANDA

Mayor número de controles

El Gobierno de Nueva Zelanda ha anunciado una serie de medidas para reforzar la seguridad vial. La primera es encarecer las multas por no usar el cinturón de seguridad, que pasarán de 150 dólares a 450. La segunda es incrementar los controles de alcoholemia a tres millones al año y hacer 50.000 controles de drogas. En 2022 en Nueva Zelanda se pro-



dujeron 163 colisiones mortales, 144 con heridos graves, en las que el alcohol y las drogas fueron un factor determinante.

Dirección Gral. de Tráfico



■ ESPAÑA-BULGARIA

Intercambio de buenas prácticas

En el marco del proyecto Europeo EU Road Safety Exchange, una delegación de Bulgaria, acompañada del European Transport Safety Council (ETSC), ha visitado la sede central de la Dirección General de Tráfico con el objetivo de conocer de primera mano cómo es el proceso de formación de los conductores en

nuestro país y los exámenes para conseguir el permiso. Además de las instalaciones de la DGT, la delegación visitó un centro de exámenes y una autoescuela. El intercambio de buenas prácticas entre estados de la Unión Europea es fundamental para contribuir a la reducción de la siniestralidad en las carreteras.



¿SABÍAS QUÉ ...?

170 países "se ponen" el cinturón de seguridad

Según el último informe sobre el estado de la seguridad vial en el mundo realizado por la Organización Mundial de la Salud (OMS), 170 países ya tienen leyes sobre el cinturón de seguridad, de los cuales 117 exigen que todos los ocupantes del vehículo lo utilicen, en asientos delanteros y traseros. Estos son 11 países más respecto al último informe de este tipo realizado por la OMS en 2018.



test

NUEVOS

¿Está usted al día?

La formación de los futuros conductores es fundamental para la seguridad vial. Los conocimientos teóricos exigidos para la adquisición de los permisos de conducción se comprueban mediante exámenes tipo test. En esta sección de la revista "Tráfico y Seguridad Vial" queremos ofrecerle la posibilidad de comprobar número a número si está al día en contenidos básicos para realizar una

PRUEBA DE CONTROL DE CONOCIMIENTOS

1 Una vez termine de adelantar el vehículo verde, ¿puede seguir circulando por el carril izquierdo?

- A. No, debe circular por el carril derecho.
- B. No, porque por el segundo carril sólo se puede circular para adelantar.
- C. Sí, porque en autopista se puede circular por cualquier carril.



2 En general, un conductor que sufre un trastorno depresivo...

- A. sufre distracciones.
- B. comete menos errores a la hora de tomar decisiones.
- C. es más inseguro al volante.

3 En caso de accidente, ¿existe relación entre la velocidad de circulación y la gravedad de las lesiones de los ocupantes de un vehículo?

- A. Sí; a mayor velocidad menor es la probabilidad de sufrir lesiones graves.
- B. Sí; a mayor velocidad mayor es la probabilidad de sufrir lesiones graves.
- C. No; la gravedad de las lesiones depende sólo de los sistemas de seguridad pasiva.



4 Un conductor se encuentra situado en el carril derecho de esta calzada, ¿puede seguir de frente?

- A. Sí; puede girar a la derecha o continuar de frente.
- B. Sí, porque no existe una señal vertical que prohíba seguir de frente.
- C. No, está obligado a girar a la derecha.



5 En un turismo con cinco plazas autorizadas, ¿se puede transportar a seis personas?

- A. No, está prohibido.
- B. Sí, siempre que no se supere la masa máxima autorizada.
- C. Sólo si uno de los ocupantes, al menos, es menor de 14 años.



6 El sueño y la fatiga, ¿cómo influyen en la conducción?

- A. Disminuyen el tiempo de reacción.
- B. Aumentan la capacidad de reacción.
- C. Aumentan la distancia de reacción.



7 Si se ve implicado en un accidente de tráfico con posibilidad de muertos o heridos graves, ¿qué actuaciones, entre otras, debe llevar a cabo en la medida de lo posible?

- A. Seguir circulando, sin prestar ayuda a las víctimas ni avisar a la autoridad.
- B. Detener el vehículo sin crear peligro, avisar a la autoridad o sus agentes y auxiliar a los heridos.
- C. Detenerse, borrar las huellas del accidente y cambiar de sitio a los heridos y vehículos.

8 Cuando son víctimas de atropello, las lesiones más graves en los ciclistas, que pueden incluso provocar la muerte, se localizan en...

- A. las piernas.
- B. la cabeza.
- C. las manos.



conducción segura e informada. Esta manera lúdica de adquirir la formación necesaria es útil tanto para los nuevos aspirantes a conductores, como para todos aquellos que obtuvieron sus permisos hace tiempo, y que deben reciclar y actualizar la teoría aprendida. ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y vea lo al día que están sus conocimientos...



+ test autocorregibles en https://sedeapl.dgt.gob.es/WEB_EXAM_AUTO/examen/

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 En esta carretera convencional con arcén transitable, ¿por dónde debe circular un ciclomotor?

- A. Por el centro de la calzada o por el arcén de la derecha.
- B. Por la calzada, lo más cerca posible del borde derecho.
- C. Por el arcén de la derecha.



10 En un control preventivo, ¿pueden los agentes someter a un conductor a una prueba de detección de estupefacientes?

- A. Sí.
- B. Sólo si está implicado en un accidente.
- C. No; es una prueba que sólo se puede realizar en un centro médico.



13 En poblado, ¿está permitido usar las advertencias acústicas?

- A. Sí, para evitar un accidente o avisar a los demás usuarios de que se realiza un servicio de urgencia.
- B. Sí, exclusivamente para evitar un accidente.
- C. No.



14 Conduce un turismo con un remolque de un solo eje. ¿Le afecta esta señal?

- A. No.
- B. Sí, porque lleva un remolque de un eje.
- C. No, salvo que la M.M.A. del remolque supere la cifra indicada en la señal.

11 Circula por una calzada en la que debido a la niebla el pavimento está húmedo y resbaladizo. ¿Cómo debe ser la conducción?

- A. Dinámica y, a una velocidad alta para evitar que las ruedas patinen.
- B. Suave, sin movimientos bruscos, aumentando la distancia de seguridad, además de reducir la velocidad.
- C. Igual que cuando la calzada está seca, ya que los neumáticos no pierden adherencia.



con más detalle

Cuando las condiciones meteorológicas o ambientales sean desfavorables, como en caso de niebla, debe aumentar el nivel de seguridad, ya que no solamente puede verse afectada la visibilidad, sino que al humedecerse el asfalto puede producirse una falta de adherencia. Por eso, además de aumentar la distancia de seguridad, debemos adecuar la velocidad y mantener una conducción suave evitando hacer movimientos bruscos que puedan provocar la pérdida de control sobre el vehículo.

12 En esta zona cebreada, ¿pueden los conductores circular o pararse sobre ella?

- A. Pararse si pueden, pero circular está prohibido.
- B. Sí, todos los conductores pueden tanto pararse como circular sobre ella.
- C. No, no pueden ni circular ni pararse sobre ella.



FE DE ERRATAS

La imagen que acompañaba a la pregunta 13 del Test publicado en el número 268 de "Tráfico y Seguridad Vial" era confusa y podía llevar a error. Publicamos de nuevo la pregunta, las respuestas y la solución con una imagen mucho más adecuada a la respuesta correcta. Rogamos perdonen la confusión y las molestias.

13 La línea discontinua, ¿qué indica?

- A. Un carril especial.
- B. La cercanía a una línea longitudinal continua.
- C. Un carril reversible.



Respuesta correcta A

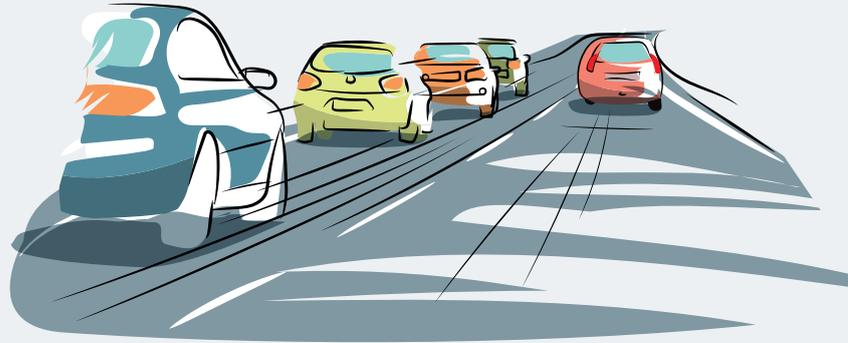
test SOLUCIONES

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

MALAS COSTUMBRES AL VOLANTE

12+1 hábitos 'inseguros'

Distracciones, falta de observación, uso incorrecto de los mandos... Con el tiempo olvidamos algunas buenas prácticas y adquirimos 'vicios'. En este reportaje describimos 13 costumbres nada recomendables para conducir seguro. ¿Cuáles son sus hábitos 'inseguros'?



- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Ilustraciones: DLIRIOS

La rutina al volante puede hacernos 'olvidar' algunas normas y adoptar malos hábitos que comprometen nuestra seguridad. "Ya sea por comodidad, desidia o desconocimiento, vamos asumiendo estos comportamientos inadecuados como algo habitual, de forma inconsciente y sin conocer su alcance o sus

consecuencias", explica Juan Ignacio Serena, jefe de sección del Área de Formación Vial de la DGT, que destaca la dificultad para corregirlos tras el periodo de formación, una vez obtenido el permiso y adquirida cierta soltura en la conducción: "Lo primero es ser conscientes de cuáles son nuestros comportamientos inadecuados, para asumirlos, aprender la forma correcta y ponerla siempre en práctica", señala Serena.

2 'ABONADOS' AL CARRIL IZQUIERDO



En vías interurbanas debemos circular normalmente por el carril de la derecha y utilizar el resto de carriles del mismo sentido para adelantar. Un conductor que circule por el carril central o izquierdo puede entorpecer y provocar situaciones de riesgo. "Además, circular por los carriles centrales implica dirigir nuestra atención también a los que circulan por carril derecho", apunta Serena.



1 CON UNA MANO



Uno de los malos hábitos 'clásicos' en conductores experimentados es soltar el volante para apoyar el codo en la ventanilla o dejar la mano 'olvidada' sobre el cambio de marchas -o aún peor, para coger el móvil (ver punto 11 de este reportaje)-. Cuando conducimos, lo correcto es sujetar el volante con ambas manos sobre el mismo, en la posición de las 10:10 de las agujas del reloj. Además, con los brazos un poco flexionados y relajados sobre

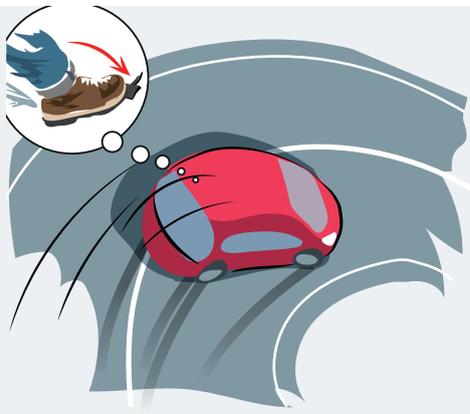


el volante tendremos capacidad total de maniobra, especialmente cuando sea necesaria una reacción rápida.

3 EN PUNTO MUERTO



¿Suele pisar al pedal de embrague con demasiada antelación antes de un semáforo en rojo o de una señal de stop? Sepa que avanzar en 'punto muerto' implica la pérdida de tracción y de retención del freno motor, y puede ser peligroso ya que tenemos menos control sobre el vehículo. Además, provoca un mayor desgaste del sistema de frenado. En estos casos, lo correcto es reducir la velocidad levantando el pie del acelerador, dejando rodar al vehículo por inercia, tocar el freno suavemente y reducir a marchas más cortas si fuese necesario, manteniendo siempre una marcha engranada.



4 MAL USO DEL FRENO

Frenar en exceso, dentro de las curvas o intensamente justo antes de detener el vehículo son malos usos del sistema de frenado. Los especialistas en conducción segura subrayan que el freno debe usarse en su justa medida, sin excesos, con suavidad y aplicando la presión necesaria sobre el pedal. En las frenadas de emergencia también es una reacción habitual -y natural- levantar el pie rápidamente cuando el sistema antibloqueo (ABS) entra en acción y el pedal vibra. La forma adecuada de reaccionar es mantener el pie sobre el pedal a pesar de la vibración y pisar a la vez el embrague para evitar que el motor se pare.



5 USO BRUSCO DEL EMBRAGUE

El pedal de embrague debe utilizarse de forma suave y progresiva. Es un error frecuente no pisar el pedal a fondo y soltarlo bruscamente en los cambios de marcha, con la consiguiente incomodidad para los ocupantes. También es contraproducente pisarlo durante demasiado tiempo (ver punto 3), acelerar antes de soltarlo del todo y mantener el pie apoyado en el pedal durante la conducción, pues desgasta la mecánica. Y es importante dominar el 'punto de fricción' -cuando el disco de embrague y el volante de inercia comienzan a juntarse y se inicia la transmisión- para conducir con comodidad y dominar el vehículo en pendientes ascendentes pronunciadas y en los estacionamientos.

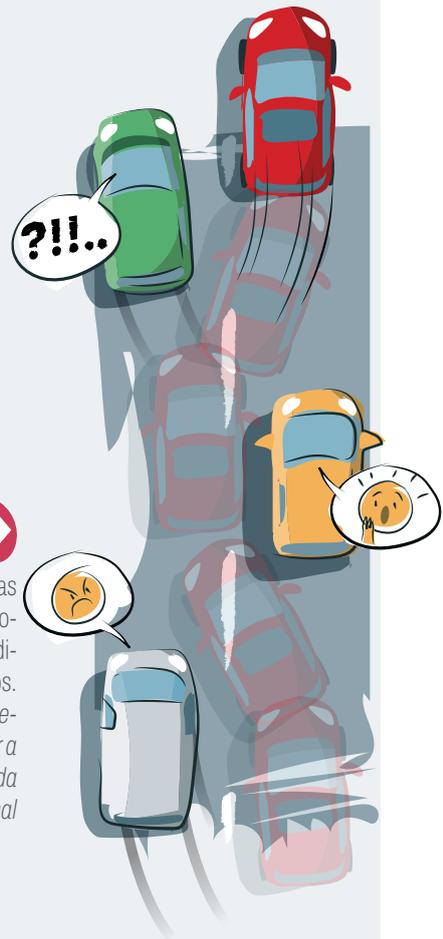


7 NO 'VER' A LOS PEATONES

Existen muchas malas costumbres, peligrosas e incluso letales, alrededor de los pasos de peatones señalizados: aproximarse a velocidad inadecuada, especialmente con poca visibilidad; no anticiparse ni observar desde antes de la señalización; parar o estacionar en sus proximidades, especialmente vehículos voluminosos; o detenerse sobre el cebreado obligando a los peatones a cruzar fuera del paso. En 2022 hubo 11.500 siniestros con peatones implicados en vías urbanas, con 213 personas fallecidas y más de 1.400 hospitalizados con heridas graves.

6 'SERPENTEAR' ENTRE CARRILES

Seguramente todos hemos visto vehículos zigzagueando en vías congestionadas, provocando un riesgo para el resto de conductores. Este comportamiento solamente puede provocar incomodidades, frenadas innecesarias e incluso alcances entre vehículos. "El cambio de carril debe hacerse siguiendo la regla RSM (Retrorvisor-Señalización-Maniobra), sin causar peligro ni molestar a otros usuarios. Hacerlo sin necesidad es un mal hábito ya que toda maniobra conlleva cierto riesgo, que será aún mayor si está mal ejecutada", destaca Serena.



8 SIN DISTANCIA

¡Cuántas veces vemos en autovías a filas de vehículos circulando 'pegados' unos detrás de otros! Este es quizás uno de los comportamientos más peligrosos en carretera, donde la separación entre vehículos es vital y no respetarla expone a un alcance en cadena. La distancia correcta entre dos vehículos debe ser, al menos, de dos segundos respecto a un punto fijo en la vía (cuéntelos pronunciando 1001, 1002...), y debe ampliarse con mal tiempo o asfalto mojado. En 2023 hubo 117 fallecidos en colisiones traseras y múltiples en las carreteras, un tipo de siniestro habitual cuando no hay un espacio de seguridad adecuado entre vehículos.





La radio, una compañera de viaje centenaria

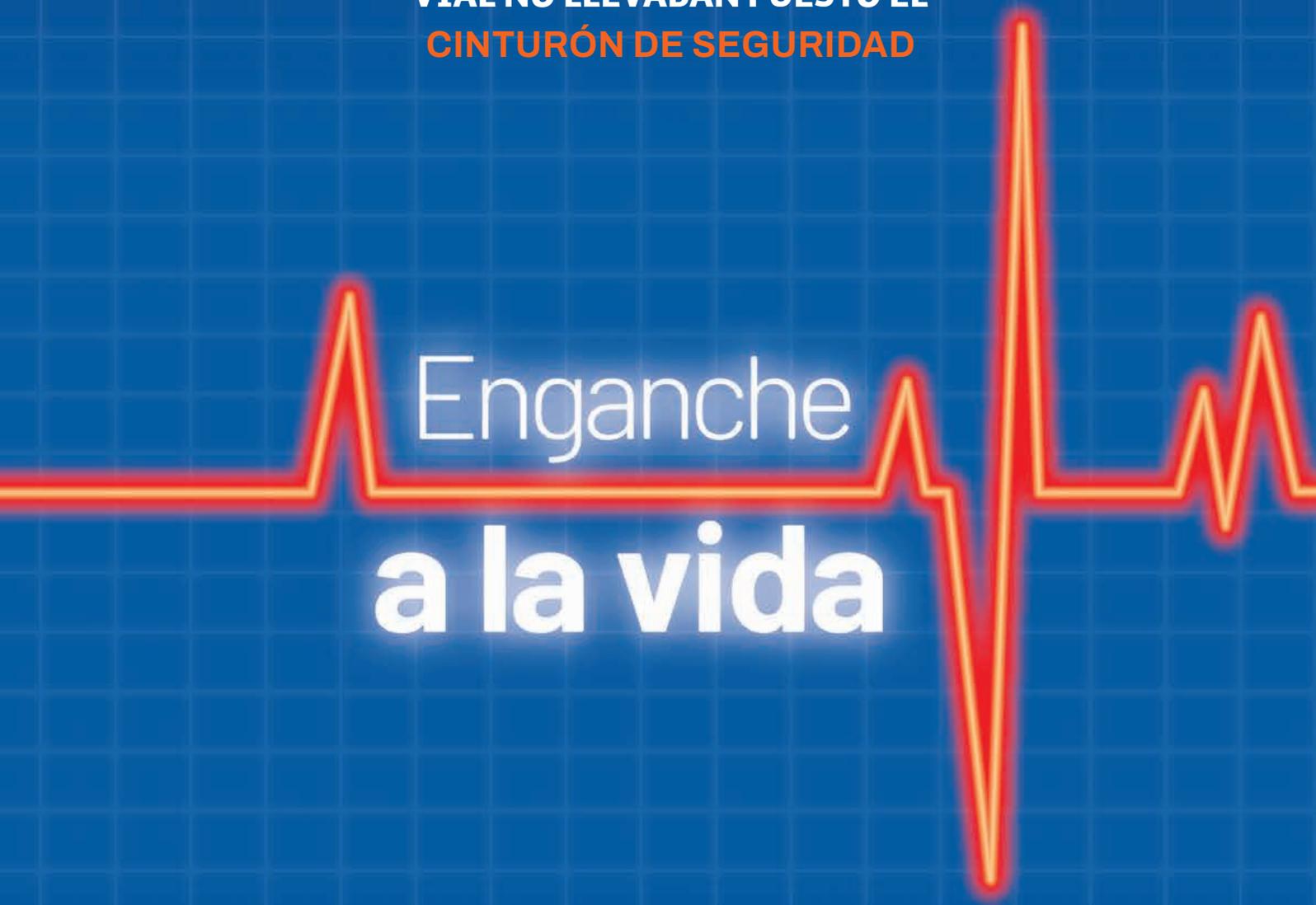
El pasado 13 de febrero se celebró el Día Mundial de la Radio. Es así cada año desde 2012, cuando la Asamblea de Naciones Unidas aprobó esta conmemoración a propuesta de la UNESCO (Organización de las Naciones Unidas para la Cultura, las Ciencias y la Educación). Fue una forma de destacar la importancia de este medio de comunicación que había surgido a finales del siglo XIX y que pronto se convirtió en un instrumento tan fundamental para las sociedades que incluso se incorporó a los vehículos. El Ford Model T y un Daimler fueron los primeros coches que llevaron un aparato de radio en los años 20 del siglo pasado, aunque su incorporación masiva a la automoción tardó algún tiempo más.

En cualquier caso, este 2024 es muy especial, ya que el próximo otoño la radio en España cumple 100 años. Fue el 14 de noviembre de 1924 cuando la AEJ-1, Ràdio Barcelona, fundada por la Asociación Nacional de Radiodifusión, comenzó sus emisiones ya con una

licencia oficial. Desde entonces, han pasado casi 36.500 días en los que la radio siempre ha estado ahí, día tras día, acompañándonos. Y los que le quedan.

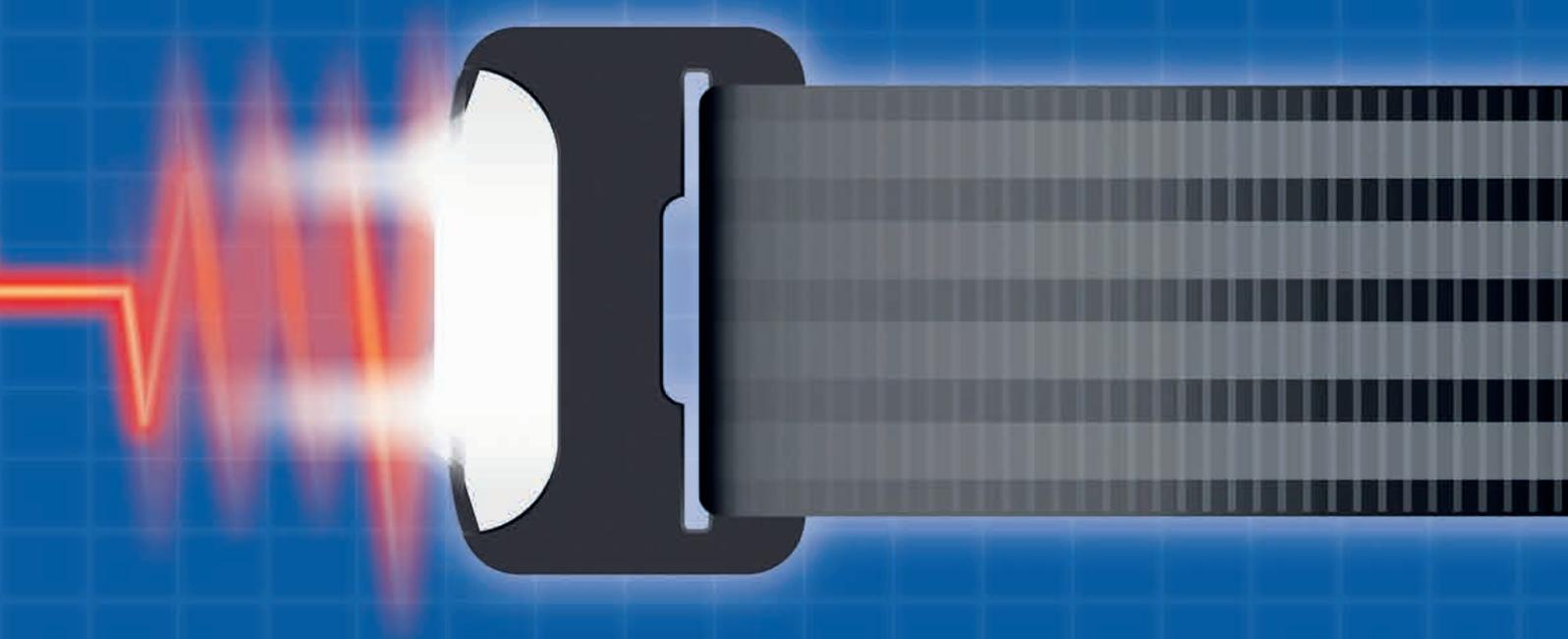
Porque la radio ha sido, es y será la compañera fiel de muchos viajes por carretera. Hagan memoria: ¿cuál es ese viaje en coche que nunca olvidarán con el sonido de una emisora de fondo? La radio es entretenimiento (esos éxitos musicales y programas que amenizan las largas horas de viaje) e información (noticias de última hora), pero también un servicio público para la seguridad vial. Ahí están las conexiones diarias con el Servicio de Radio de la DGT, que nos informan y advierten de todos los incidentes y problemas en la carretera. Es el sonido habitual de todas las mañanas, de los días en los que se prevé más tráfico o cuando ocurre un incidente en algún punto. Toda esa información que nos facilitan evita muchos siniestros viales.

EN **2023, 139** PERSONAS QUE
FALLECIERON EN UN SINIESTRO
VIAL NO LLEVABAN PUESTO EL
CINTURÓN DE SEGURIDAD



Enganche a la vida

Nadie rechazaría un salvavidas en un naufragio, pero hay personas que sí renuncian al único elemento de seguridad que puede salvarles la vida en un siniestro vial: el cinturón. No usar este dispositivo es uno de los principales factores de riesgo de muerte en caso de accidente según la Organización Mundial de la Salud (OMS).



• Silvia FERNÁNDEZ
• Ilustraciones: DLIRIOS

En el último balance provisional de siniestralidad 2023 presentado en enero de este año se confirmó una realidad agrídulce: usamos más que nunca el cinturón de seguridad, pero aún hay víctimas en las carreteras que no lo llevaban abrochado en el momen-

to del accidente. *“Aunque es la segunda cifra más baja de la última década, no podemos ver este dato como una victoria, porque son 138 personas que hoy estarían vivas si hubieran llevado puesto el cinturón”,* expuso el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, durante la presentación de dicho informe al tiempo que añadió: *“Todavía nos llama la atención que haya personas que no lo usen”*. ▶▶

Enganche a la vida

► Desde que habló el ministro en enero, las cifras de 2023 se han actualizado reforzando esa sensación ambivalente: los datos de marzo muestran que en 2023 fallecieron en vías interurbanas 139 personas que viajaban en turismo y furgonetas y que no llevaban puesto el cinturón de seguridad en el momento del siniestro, el 25% del total.

No usar este dispositivo es una renuncia desconcertante. Ningún avance aplicado a la industria de la automoción ha demostrado tanta capacidad para salvar vidas. *"El cinturón sigue siendo la base de la seguridad en el coche y lo que hace que el resto de sistemas funcionen. Tiene una doble función, retiene al ocupante en el asiento, pero también le da tiempo al airbag a desplegarse. Si no se lleva el cinturón abrochado o no se usa correctamente, cuando el vehículo impacta y frena en seco, el pasajero sigue un vuelo libre hacia el tablero, el volante, el asiento delantero o el parabrisas... y eso es una lotería"*, afirma Ignacio Lázaro, senior product manager del Departamento de Integración de Sistemas de Retención de la empresa Applus Idiada.

TRISTE ANOMALÍA. En nuestro país somos bastante cumplidores en el uso del cinturón. En abril de 2023, la Dirección General de Tráfico lo confirmó



DE QUÉ TE SALVA EL CINTURÓN DE SEGURIDAD

- A 50 km/h, sin cinturón de seguridad, el impacto contra el parabrisas equivale a una caída desde la azotea de un edificio de tres pisos.

- Circulando a 70 km/h con el cinturón de seguridad desabrochado, el golpe contra el volante, a pesar del airbag, equivale a ser golpeado en el pecho por un saco de 15 kg a 160 km/h.

- A 80 km/h la proyección de los pasajeros de los asientos traseros contra los delanteros por no llevar el cinturón abrochado, equivale a golpear al conductor y al copiloto por la espalda con una bola de 1.000 kg a 10 km/h.

al presentar los resultados del proyecto Baseline, un programa europeo que implicaba a 18 países y que analizaba los progresos en seguridad vial a través de la monitorización de ocho indicadores, entre ellos, el uso del cinturón. Sus conclusiones aseguran que, en el caso del conductor y el acompañante delantero, el nivel global de uso del cinturón en España es del 96%, un valor que se sitúa

en el rango medio-alto entre los países participantes en el proyecto. En las plazas traseras, el nivel de uso desciende al 94%. Buenas cifras, pero no son el tan deseado 100%. De hecho, en España el incumplimiento en el empleo del cinturón de seguridad sigue siendo, hoy por hoy, la quinta infracción más frecuente. Sólo en 2022 se tramitaron 105.996 denuncias a este respecto según los datos

Una historia segura

1948

Preston Tucker desarrolla el primer vehículo con cinturón de seguridad de dos puntos (el ventral): el Tucker Torpedo, pero finalmente retira los dispositivos para no asustar a los clientes.

1958

Nils Bohlin, ingeniero de Volvo, culmina el diseño de un nuevo modelo de cinturón de seguridad estático con un tercer punto de anclaje que es la base del cinturón moderno.

1967

Ocho años después de su desarrollo, se instalan por primera vez en los asientos traseros del vehículo. Un año después se incorporó a la plaza trasera central, pero era un cinturón sólo ventral.

1973

Se prueba el primer cinturón de seguridad con carrete inercial. Este mecanismo ajusta el cinturón al cuerpo sin necesidad de tener que regularlo manualmente cada vez que se cambia de ocupante.





que tienen disponibles el Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

MALAS DECISIONES. Por qué la gente se resiste a ponerse el cinturón es una de las cuestiones que intrigan a los investigadores desde su creación el siglo pasado. Para darle respuesta se han realizado todo tipo de análisis científicos, estadísticos y psicológicos. A este ►►

5 malas ideas

1 “Es incómodo y no vale para nada”

El cinturón sí salva vidas. Según los datos de la OMS, el uso adecuado del cinturón de seguridad puede reducir hasta en un 50% el riesgo de muerte en caso de siniestro vial.

2 “En ciudad no hace falta porque voy despacio”

En casco urbano, la posibilidad de resultar herido o muerto es cinco veces menor si se lleva puesto el cinturón de seguridad. “Cuando vas conduciendo puedes pensar que vas muy despacio, pero no es así. Impactar contra algo a tan sólo 30 km/h es ya una lotería, puede que acabes con algo muy grave o no. Además, según cómo sea el impacto, a esas velocidades bajas es posible que el airbag ni siquiera salte”, explica Ignacio Lázaro.

3 “Con el airbag es suficiente”

Los airbags reducen el riesgo de lesiones en caso de impacto, pero sólo si el conductor y los pasajeros llevan abrochado el cinturón de seguridad. Un sistema sujeta el cuerpo en caso de colisión, el otro amortigua el impacto. De hecho, es el cinturón de seguridad quien absorbe alrededor de dos tercios de la energía de un impacto.

4 “Conozco a alguien que salió disparado del vehículo y se salvó”

“Eso es una locura. Salir proyectado de un vehículo que circula a 60 o 70 km/h es una situación dramática con consecuencias severas. Nadie que haya visto un choque a esas velocidades puede sostener que te salvas si no llevas el cinturón”, asegura el experto de Idiada.

5 “Cuando voy muy cerca y conozco la carretera, creo que no me hace falta”

Las estadísticas muestran que esos trayectos donde se mezcla exceso de confianza y cercanía pueden ser los más peligrosos. Según la NHTSA, el 75% de todas las muertes y lesiones por siniestros viales ocurren dentro de un radio de 40 km de las casas de las víctimas y a velocidades de menos de 60 km/h.



1974

La legislación española obliga a los conductores a llevar puesto el cinturón de seguridad fuera de las zonas urbanas, pero sólo en los asientos delanteros.

PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 1980



DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
MINISTERIO DEL INTERIOR

1983

Se desarrolla el primer pretensor en el cinturón de hombro. Este sistema hace que el cinturón se tense antes de que el ocupante se haya desplazado más que unos centímetros hacia delante en un choque frontal.

1986

Se incorpora el cinturón de seguridad de tres puntos (con la cinta del hombro y no sólo la ventral) al asiento central posterior.



¿Cómo será el cinturón del futuro?

Los sistemas de seguridad actuales funcionan si el cinturón de seguridad está abrochado y, esto es muy importante, si el asiento se encuentra en la posición adecuada. “El cinturón no está pensado para ir tumbado ni inclinado. Para que sea efectivo la parte ventral debe empujar la pelvis. Pero si estamos recostados o llevamos ropa voluminosa y esa cinta pasa a la zona abdominal, no sólo se pierde retención sino que se puede provocar lesiones”, explica Ignacio Lázaro. Desafortunadamente para el cinturón clásico, los ocupantes del futuro coche autónomo seguramente ya no estarán sentados mirando al frente. Los fabricantes de estos vehículos están repensando el cinturón y ya han aparecido las primeras opciones que constituirán la siguiente evolución de este dispositivo. “Actualmente los cinturones van anclados en el montante B de la carrocería del vehículo. Ahora están empezando a aparecer en coches de alta gama con cinturones integrados en el asiento. Quizá la tendencia con el coche autónomo vaya por ahí. O tal vez se opte por usar cinturones de cuatro o cinco puntos si se quiere tener la posibilidad de inclinarse o rotar el asiento en el vehículo”, concluye el experto.

Enganche a la vida

► respecto, la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA) de Estados Unidos editó en 2019 un informe sobre los constructos psicológicos relacionados con el uso y rechazo del cinturón. En el volumen II de este documento se recogen los motivos por los que los “incumplidores” afirman no llevarlo puesto. Que el desplazamiento era a un lugar cercano o que se habían olvidado de abrocharlo eran las respuestas más repetidas.

CONTRACORRIENTE. A la vista de estos resultados, la NHTSA solicitó en agosto del año pasado a los fabricantes de coches de EE.UU. que equipen a sus vehículos con sistemas de advertencia de uso del cinturón para todos los ocupantes, un aviso que es obligatorio en España desde 2014 para el asiento del conductor y 2022 para las plazas traseras. Los análisis de la NHTSA también advertían de otro tipo de excusas. Había quien alegaba que era incómodo, iba con prisa, temía quedar atrapado en caso de accidente y, el grupo más recacio de todos, aquellos que afirmaban que no les gustaba que nadie les dijera lo que tenían que hacer. Este organismo advirtió en su análisis que las personas de



este último grupo eran especialmente insensibles a las campañas para potenciar el uso de este dispositivo, sobre todo si el mensaje se centraba en el riesgo, el cumplimiento de la norma o la penalización por no seguirla. Además de negarse a usar el cinturón, estos usuarios eran más propensos a saltarse otras normas, como el límite de velocidad. “Existen factores personales que limitan la eficacia de las campañas de sensibilización en algunos conductores con un alto nivel

EL USO ADECUADO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD REDUCE UN 50% EL RIESGO DE MUERTE EN CASO DE SINIESTRO.



1989

Aparece el pretensor de la hebilla (con sensor mecánico) para mejorar la función de pretensado del cinturón abdominal. La hebilla tira hacia abajo en 10 milisegundos hasta 70-80 mm.

1991

La Directiva europea 91/671CEE armoniza la obligación del uso del cinturón de seguridad en los vehículos de menos de 3,5 toneladas de los países miembros.

1992

En España, la obligación de llevar puesto el cinturón de seguridad se hace extensiva a dentro de las ciudades y en las plazas traseras.

1995

Aparecen los primeros limitadores de carga del cinturón para evitar la presión excesiva sobre el pecho del ocupante tras la pretensión y el choque y así evitar lesiones.



Según las estadísticas, los hombres son más propensos a prescindir del uso del cinturón de seguridad que las mujeres.

Niños, mejor con Sistema de Retención Infantil

En 1992 la normativa española dio un paso de gigante en seguridad vial al hacer obligatorio el empleo de dispositivos de retención infantil (SRI). En los menores, el cinturón de seguridad no es suficiente, necesitan un dispositivo que se adapte a su tamaño. Según los datos de la OMS, el uso correcto de los SRI puede reducir en un 71% las muertes de menores en carretera. Pero para que sean eficaces, estos sistemas deben ser elegidos y usados de la forma correcta. Un estudio canadiense comprobó que entre el 46 y el 70% de los SRI se utilizaban mal, especialmente en niños de la franja de edad de cuatro a ocho años. Los SRI son obligatorios en nuestro país para los menores con una altura igual o inferior a 135 cm y se recomienda seguir usándolos hasta los 150 cm. También se aconseja que vayan el mayor tiempo posible a contramarcha. Pero en la campaña de marzo de 2023 de la DGT para el control del uso de estos dispositivos se detectaron 316 menores que viajaban sin el SRI correcto o usándolo mal. Sólo en 2022 se tramitaron 8.935 denuncias por falta de uso de SRI adecuado.

de impulsividad, déficit de empatía, poca capacidad de respuesta ante eventos importantes, necesidad de autoafirmación mediante conductas de riesgo, sobrevaloración de la propia capacidad o falta de tolerancia a la frustración”, confirma Patricia Pérez Fernández, psicóloga de la DGT.

¿Y EN ESPAÑA? Los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial arrojan algo de luz sobre cuál es el perfil del “incumplidor” en nuestro país. Por ejemplo, sabemos que los usuarios de turismo que no llevaban puesto el cinturón presentan las cifras más altas de falleci-

dos y heridos hospitalizados, por encima de otros vehículos como camiones o furgonetas. También que el porcentaje de víctimas que no usan este dispositivo en el momento del siniestro aumenta conforme también lo hace la edad del vehículo en el que viajan. Y que los hombres tienen más probabilidades de no ponérselo que las mujeres. Además, y en consonancia con lo detectado por las investigaciones estadounidenses, en 2022 dos de cada tres conductores fallecidos en vías interurbanas que no llevaban el cinturón abrochado también presentaron, al menos, uno de estos factores de riesgo: velocidad, alcohol y drogas.

Se necesita encontrar la manera de que a todas las personas les llegue el mismo mensaje: que el cinturón puede salvarles la vida. Porque es el usuario quien toma la decisión última de lo que sucede en su vehículo. La tecnología puede asistirnos, pero no asumir la responsabilidad por nosotros. ♦



2006

Los autocares fabricados a partir de este año deben incorporar también cinturones de seguridad en todos los asientos de pasajeros.

2015

EuroNCAP introduce un ensayo *full frontal* en el que también hay ocupantes en los asientos traseros, lo que obliga a que el sistema de pretensores y limitadores de carga acabe incluyéndose también en estas plazas.

2019

El Parlamento Europeo aprueba el Reglamento 2019/2144 que obliga a que todos los coches de nueva homologación incorporen la alerta de uso del cinturón para todos los pasajeros

2022

Cambio en la ley española: no usar el cinturón de seguridad o hacerlo de forma inadecuada supone una multa de 200 euros y la detracción de cuatro puntos del carné.



Pere Navarro

DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO

Reducir la siniestralidad de las motos y avanzar en el vehículo autónomo, retos para el futuro

“La seguridad vial es una responsabilidad compartida”

El carné por puntos, el límite de 90 km/h para todas las carreteras convencionales o la implantación de los 30 km/h en las vías urbanas con un único carril por sentido son algunas de las medidas que ha impulsado Pere Navarro como máximo responsable de la Dirección General de Tráfico (DGT). **Repasamos los nuevos desafíos que se presentan para los próximos años.**

- Alicia DELGADO
- FOTOS: Alberto ESPADA

Es la persona que más tiempo ha estado al frente de la DGT, cargo que ocupó en una primera etapa entre 2004 y 2012. Volvió en 2018 con cambio de gobierno y ahora ha confirmado su continuidad como director general de Tráfico.

¿Por qué ha decidido seguir?

Porque al final de la vida te arrepientes de las cosas que no has hecho y no de las que has hecho, y no quería pasar el resto de la vida arrepintiéndome por haber dicho que no. Además, porque con el adelanto electoral se quedaron paradas algunas medidas importantes que esperamos sacar en esta nueva legislatura.

¿Qué balance hace de los últimos 6 años?

El balance lo tienen que hacer los ciudadanos y no yo. En cualquier caso, me ha servido para trasladar mi conocimiento y experiencia a un grupo de jóvenes profesionales que son el futuro en la Dirección General de Tráfico y esto es todo un privilegio.

¿Cuáles son las prioridades para los próximos años en seguridad vial?

A corto plazo la seguridad de los desplazamientos en moto porque 1 de cada 4 fallecidos en la carretera era motorista; las salidas de la vía que representan el 42% de los fallecidos, y los atropellos que ya son el 11% de los fallecidos en la carretera. En ello estamos trabajando.

A medio plazo aprovechar el importante esfuerzo del sector de la automoción con la progresiva incorporación de las ayudas a la conducción (ADAS) a través de la renovación del parque de vehículos, desarrollar las nuevas tecnologías (5G, la nube, el big data, los algoritmos, la IA...) para seguir avanzando hacia el vehículo autónomo. Y, en el ámbito de las ciudades, la consolidación de los planes de movilidad segura y sostenible que traerá la nueva Ley de Movilidad que se tramita en el Congreso. Hace tiempo aprendimos que una buena política de movilidad es la condición previa e indispensable para una buena política de seguridad vial.

Y, como fórmula de trabajo, apostamos por la mejora de la coordinación entre las administraciones, por avanzar en la colaboración público-privada y por una mayor autorresponsabilidad de todos. ►►

Pere Navarro

► Dos medidas importantes fueron implantar los 90 km/h en vías convencionales y los 30 km/h en las vías urbanas de un solo carril por sentido.

Los 90 km/h en las carreteras convencionales nos sirvió para reducir en un 10% los fallecidos en este tipo de vías al año siguiente de su implementación. Los 30 km/h en las vías urbanas de un único carril por sentido nos sirvió para reducir en un 14% los fallecidos en vías urbanas al año siguiente y para hacer una decidida apuesta por el calmado del tráfico en nuestras ciudades. Las cifras hablan por sí solas.

Ya se han anunciado una serie de medidas para reducir la elevada siniestralidad de las motos.

Las cifras de siniestralidad bajan en todos los modos de desplazamiento, mientras que en las motos sigue subiendo de forma perseverante. En el último balance de siniestralidad en carretera, las motos, que no llegan a representar el 3% del tráfico, ya suponen el 25% de los fallecidos. España es el país de referencia sobre seguridad en los desplazamientos en moto de la Unión Europea, que nos ha pedido hacer un esfuerzo especial en este tema. Nuestra obligación es intentarlo, el camino lo estamos haciendo junto con las asociaciones de motoristas y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y sólo el transcurso del tiempo nos dirá los resultados.

En 2023, el 42% de los siniestros viales fueron salidas de la vía. ¿Cómo puede reducirse ese porcentaje?

En seguridad vial la fórmula para hacer frente a un problema siempre es educación, formación, información, concienciación más vigilancia y control. Sobre las salidas de la vía, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial está haciendo un estudio en profundidad de este tipo de siniestro y nos aparecen las distracciones, el alcohol, la velocidad inadecuada y la somnolencia como los factores determinantes que marcan el camino de lo que hay que hacer.

En 2022, el alcohol fue factor concurrente en casi el 30% de los accidentes mortales en la carretera.

El alcohol sigue siendo un problema aquí y en todos los países de la Unión Euro-

pea. Hemos hecho todo lo que dicen los organismos internacionales: aumentar los controles de alcoholemia, los mensajes de “el que bebe no conduce”, la cerveza sin, apelar a la responsabilidad pasiva de que si alguien de los que están contigo ha bebido no le dejes conducir y mil y una campañas, pero tenemos más de 50.000 condenas penales al año por conducir con altas tasas de alcohol, lo que nos dice que seguimos teniendo un problema y que habrá que seguir insistiendo.

¿Por qué no calan algunos mensajes como los referidos al alcohol o cinturón de seguridad?

No es verdad que no calan los mensajes referidos al alcohol y al cinturón de seguridad. Si lo miramos con perspectiva, los avances habidos en los últimos años son impresionantes. Es verdad que los porcentajes se mantienen, pero las cifras absolutas han disminuido mucho.

¿Las personas de más de 65 años son un colectivo más vulnerable?

Nuestros mayores conducen con mucho más cuidado y son mucho más prudentes. Sería injusto culparles de la sinies-



“LA PARTICIPACIÓN Y EL TESTIMONIO DE LAS VÍCTIMAS DE LOS SINIESTROS VIALES SON IMPRESCINDIBLES”.

tralidad y todos debemos evitar caer en el edadismo. Es verdad que son el 37% del total de fallecidos en nuestras ciudades y esto se debe a los atropellos, y aquí el diseño de la vía pública y el calmado del tráfico son estratégicos.

En un país de gente mayor como es el nuestro, debemos tener un especial cuidado y respeto por nuestros mayores y este es un problema de educación.



¿Se puede alcanzar el objetivo de la UE de reducir a la mitad el número de muertes en la carretera para 2030?

Antes podíamos copiar las medidas de los mejores, pero ahora no podemos porque somos uno de ellos. Suecia, Dinamarca, Alemania y España mantenemos unas cifras estables de fallecidos. Conducimos como vivimos y estos no son tiempos fáciles para los ciudadanos. Es verdad que la Unión Europea nos marcó el objetivo de reducir a la mitad la cifra de fallecidos para el 2030, pero no nos ha dicho cómo conseguirlo, aunque estamos obligados a intentarlo.

¿Cambiará la seguridad vial cuando llegue el vehículo conectado?

Antes teníamos tecnología en la carretera y en el vehículo, pero no se hablaban. El vehículo conectado nos ha de permitir que el vehículo hable con la carretera y con los otros vehículos y esto supondrá el gran salto adelante para la seguridad vial. Trae un mensaje de optimismo para el futuro y es la gran apuesta de la DGT.

Suele decir que un pilar fundamental de la seguridad vial es la educación.

Hemos incorporado la educación en movilidad y seguridad vial en los colegios a través de la LOMLOE, lo que nos ha de permitir que nuestros jóvenes salgan del sistema educativo formados como peatones, ciclistas, usuarios de los VMP y con los valores de la educación vial incorporados. Luego, tenemos una formación específica



para la obtención del permiso de conducir que funciona razonablemente bien y, al final, están los cursos de recuperación de puntos para los reincidentes y los cursos de conducción segura y eficiente para la actualización de conocimientos a lo largo de la vida del conductor. El diseño del itinerario formativo es sugestivo y el reto está en saber aprovecharlo.

¿Qué campañas son más eficaces las duras u otras más amables?

A nosotros nos gustan más las campañas inteligentes que llegan al corazón, pero de vez en cuando y para evitar que nos relajemos, hay que hacer alguna campaña dura para no olvidar el drama que hay detrás de los siniestros del tráfico.

Dos palabras unidas a la DGT son el "afán recaudatorio".

Lo del afán recaudatorio lo llevamos con resignación porque las sanciones forman parte de la política de seguridad vial. Aquí conviene recordar que el importe de las sanciones no se ha incrementado en los últimos quince años y que establecimos el descuento del 50% por el pronto pago. A veces tenemos la impresión de que cuando un ciudadano recibe la multa en lugar de reconocer que ha infringido y le han "pillado" prefiere justificarse con el "afán recaudatorio" de la DGT. Pura condición humana.

¿Por qué debemos escuchar a las víctimas de los siniestros viales?

Hemos colocado a las víctimas en el centro de la política de seguridad vial por-

que su participación y testimonio son imprescindibles por su credibilidad. En Europa nos envidian la presencia, compromiso y activismo de las asociaciones de víctimas en nuestro país y, sin su ayuda, no habría sido posible obtener los resultados que hemos alcanzado. Todos estamos en deuda con las víctimas y sus familiares y no nos cansaremos de darles las gracias por su ayuda y colaboración.

¿Cuál es el rol de la sociedad civil en la política de seguridad vial?

En la DGT decimos que la seguridad vial es demasiado importante para dejarla solo en manos del Gobierno y aquí la sociedad civil es fundamental. En nuestro país tenemos una sociedad civil activa y comprometida y este es un gran activo que hay que poner en valor. Como dice la Unión Europea, la seguridad vial es una responsabilidad compartida y reducir los siniestros y sus dramáticas consecuencias es un proyecto de país.

¿Qué ha aprendido usted de sus dos etapas al frente de la DGT?

A buscar soluciones en lugar de buscar culpables. A sumar y construir en lugar de perdernos en discusiones estériles. A la importancia de tener en tu equipo a los mejores. A escuchar y a priorizar. A que, si las medidas se explican bien, los ciudadanos responden y a que si remamos todos en la misma dirección podemos obtener resultados sorprendentes. Y que España es un gran país. ♦

"Actualmente la DGT tiene vacante el 52% de la plantilla"

El Gobierno ha anunciado el fin de la cita previa. ¿Cómo puede afectar a las Jefaturas de Tráfico?

En la DGT no nos gusta y nos incomoda la cita previa obligatoria porque lo vemos como una falta de consideración al ciudadano y esto es por la falta de personal. Pasar de la cita previa obligatoria a la cita previa recomendada es nuestro gran proyecto y tenemos cuantificado que para ello sólo necesitamos 450 funcionarios más para las 65 Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico. El anuncio del Gobierno de su intención de suprimir la cita previa obligatoria es una gran noticia para todos.

Se registran quejas en algunas Jefaturas. ¿Falta personal?

Hoy en día tenemos un 52% de nuestra plantilla de funcionarios administrativos vacante y esto afecta a los servicios públicos que presta la DGT. La DGT da soporte administrativo al sector de la automoción: matriculamos 1,2 millones de vehículos al año y gestionamos casi 4 millones de transferencias entre otros trámites. Si no se resuelve pronto la falta de personal puede incidir negativamente en la actividad de un sector estratégico de la economía española como es el sector de la automoción. A veces tengo la impresión de que nos hemos olvidado de que para que un país funcione necesita una administración que funcione.

¿Y la plantilla de examinadores?

Este año tendremos la cifra más alta de examinadores de los últimos diez años y además tenemos la posibilidad de hacer horas extras y contamos con 17 examinadores itinerantes para atender las inevitables incidencias, bajas o retrasos que puedan producirse en alguna provincia. El problema no es la falta de examinadores, está en la falta de personal para atender el trabajo administrativo que hay para preparar los exámenes y para tramitar los resultados y esto es lo que motiva los retrasos que se puedan producir.

Aprender a ser un motorista prudente

La dificultad para revertir las cifras de siniestralidad y mortalidad de los motoristas está abriendo una reflexión en el sector sobre cómo ayudar a la protección de estos usuarios vulnerables. Asumida la necesidad de un enfoque global, **la formación aparece como pieza clave para transmitir los riesgos** de la conducción sobre dos ruedas.

• Nuria HERRAIZ
• Fotos: Alberto ESPADA

A diferencia de lo que ocurre con el resto de siniestros, a la baja en los últimos diez años, los de motoristas (incluidos motocicleta y ciclomotor) mantienen una estabilidad preocupante, con picos incluso de subidas. Lo mismo ocurre con la mortalidad.

Desde todos los ámbitos relacionados con la moto se apuntan propuestas que van desde la mejora del equipamiento, con grandes avances como el airbag para motoristas; al aumento de los controles de velocidad, alcohol y otras drogas o el análisis de las configuraciones de la vía desde el punto de vista de las dos ruedas. Pero, también, y, sobre todo, destaca la necesidad de asumir por parte de todos la vulnerabilidad del motorista.

Los datos provisionales de 2023 a 24 horas en vías interurbanas, -299 víctimas mortales- muestran un aumento de un 18% de los fallecidos con respecto a 2022; y de un 21% en los heridos hospitalizados. Y en los dos primeros meses de 2024, se han registrado ya 12 motoristas fallecidos más. A pesar de esta fotografía estadística, en relación con los países de nuestro entorno, España está incluso por debajo de la media europea, y *“tenemos la responsabilidad de empujar para que la siniestralidad de la moto se reduzca en España y en Europa”*, asegura Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

“Son necesarias políticas integrales que actúen sobre el comportamiento de los motoristas y las personas que comparten con ellos las vías, los vehículos, la infraestructura y la normativa del tráfico. Al mismo tiempo, harán falta esfuerzos y compromisos de todos los actores públicos y privados”, argumenta Gómez.

Con esta filosofía se están poniendo en marcha diferentes iniciativas y propuestas, entre ellas cuatro modificaciones normativas centradas en conseguir tener motoristas más formados y conscientes del riesgo.

CAMBIOS PARA EL PERMISO A

La fragilidad del motorista es una evidencia que no tiene contestación: el índice de letalidad de la motocicleta (fallecidos por cada 100 víctimas) en vías urbanas en 2022 se situaba en 0,6 frente al 0,3 de los turismos. Y la diferencia es mucho más alta en vías interurbanas, donde la motocicleta presenta un índice de 3,8 frente al 1,8 de los turismos.

Además, los datos no son muy descendientes con las motos de gran cilindrada -más de 500 cc-, ya que el 61% de los fallecidos en motocicleta en vías interurbanas en 2022 circulaban en vehículos de este tipo, frente al 13% que lo hacía en motos de menos de 125 cc y el 7% en ciclomotor, si bien estos dos últimos tienen un uso mucho más urbano.

Precisamente este dato, el mayor uso -y con carácter lúdico- en carretera de

las motos más grandes, ha llevado a la DGT a plantear la modificación de la Orden INT/2323/2011, de 29 de julio, para actualizar el contenido de los cursos exigidos para la obtención del permiso de clase A.

Así, en su parte teórica se prevé incidir en las principales causas de los siniestros viales, concienciar de sus consecuencias, y, en paralelo con los avances tecnológicos, formar a los conductores en los sistemas de ayuda a la conducción en las motocicletas.

En cuanto a la formación práctica se propone aumentar el número de horas del módulo de circulación, insistiendo



en la necesidad de evitar el peligro y anticiparse al riesgo. No se aumentaría el número de horas totales, ya que se reduciría el tiempo en circuito cerrado, centrado sobre todo en el manejo y el control del peso de la motocicleta, que se presupone mayor en estos motoristas, con experiencia en vehículos de dos ruedas.

Finalmente, el proyecto incluye establecer la obligatoriedad del uso del airbag para la realización de la formación práctica para este tipo de permiso.



La propuesta es ampliar el módulo de circulación que forma parte de la formación práctica para el permiso A, y reducir las horas prácticas en pista.

La medida se reveló como un éxito para disparar la presencia de las motocicletas en las ciudades y fomentar modalidades como el *motosharing* o uso compartido de la moto. Y la previsión es que la moto siga aumentando al tiempo que se establecen restricciones a los turismos en aras de una movilidad más sostenible. De hecho, en 2022 el 54% de las matriculaciones de vehículos motorizados de dos ruedas fueron de motocicletas de menos de 125 cc.

Este crecimiento ha traído aparejado un aumento de su siniestralidad, y es necesario tomar medidas para atajarla. Aunque su mortalidad es más baja que la de sus hermanas de mayor cilindrada, 40 de los fallecidos en 2022 en vías interurbanas y 53 de los que murieron en ciudad conducían motos de esta categoría. En vías urbanas supone el 37% de los motoristas muertos, por encima de las motos más grandes. (Más datos en el recuadro).

Todo ello ha llevado a repensar la medida aprobada en 2004 y defender la superación de un curso formativo antes de

poder circular con una motocicleta de 125 cc con el permiso B. Una idea que es ampliamente aceptada por las asociaciones de motoristas: *“Nosotros estamos totalmente de acuerdo con esta modificación. No parece muy lógico que se permita conducir una 125 cc, vamos, ninguna moto en general, con el carné de coche”*, comenta Juan Manuel Reyes, presidente de la Asociación Nacional de Motoristas (ANM).

“Una moto no es un coche, requiere una pericia, una habilidad para conducirla que el hecho de que tengas una antigüedad en el permiso de conducir de coche no te la da. El 50% del parque es una moto de menos de 125 cc y la ciudad está llena de cosas contra las que puedes impactar. Hacer un curso es una decisión lógica y madura”, insiste Reyes.

En este caso se trataría de *“primar la práctica en pista con una formación más amplia que la del permiso A, porque está dirigida a gente que no conduce motos”*, afirma Montserrat Pérez, subdirectora de Formación y Educación Vial de la DGT.

A DECUAR EL B+3

Los beneficios del uso de la moto, sobre todo en entornos urbanos para reducir la congestión y la contaminación, además de reducir los tiempos y costes, fue el argumento para abrir en 2004 la puerta a que personas con el permiso B pudieran conducir una motocicleta de hasta 125 cc sin más condicionante que tener tres años de experiencia al volante.

Aprender a ser un motorista prudente

- Esta modificación exigiría la publicación de un real decreto para cambiar el Reglamento General de Conductores, explica Pérez, por lo que todavía no están definidas muchas de las condiciones del curso. Uno de los aspectos pendientes es qué conductores serán los destinatarios: *“Lo más coherente sería exigirlo a los conductores que no tengan la antigüedad de 3 años del permiso B cuando entre en vigor la norma, aunque esto hará que se tarde más en mejorar la siniestralidad”*, admite el presidente de la ANM.

PREMIAR LA FORMACIÓN CON PUNTOS DEL CARNÉ

Otra de las medidas planteadas para mejorar la formación de los motoristas es la regulación de los cursos de conducción segura y eficiente.

Desde hace años asociaciones, escuelas particulares de conductores, clubs, aseguradoras, incluso fabricantes, imparten cursos de conducción. También administraciones locales y autonómicas, en colaboración con motoclubs llevan años desarrollando programas de formación para las dos ruedas. El Servei de Trànsit de Catalunya, por ejemplo, calcula haber formado a más de 5.000 motoristas con los cursos gratuitos y prácticos de su programa Formación 3.0, que organiza con ANESDOR desde 2015.

Por su parte, la ANM ha colaborado con Galicia y el País Vasco en la realización de cursos. Así, cumpliendo con el Plan de Seguridad Vial de Galicia de lograr unas vías más seguras, la Xunta ha impartido desde 2017, 20 cursos gratuitos de conducción segura para 800 motoristas en distintas ciudades y villas gallegas. En el País Vasco dentro del programa “Ponte en mis ruedas”, puesto en marcha por el Gobierno autonómico, 550 motoristas han participado en las cuatro ediciones celebradas desde 2018, para motos de más de 125 cc.

Ahora de lo que se trata es de regular (fijar contenidos, duración y requisitos, y fijar mecanismo de control y certificación) unos cursos que puedan ser bonificados con hasta dos puntos en el per-



Conducir un ciclomotor exige superar un examen teórico y otro práctico para obtener el obligatorio permiso AM, que permite circular con vehículos de menos de 50 cc y que no superen los 50 km/h.

miso. Esta posibilidad ya se incorporaba en la modificación de la Ley de Tráfico aprobada en octubre de 2015, tanto para conductores de turismos como de motocicletas. Ahora una orden establecerá su diseño, con propuestas como que el conductor tenga previamente un saldo positivo en el carné o que no se puedan conseguir más de 15 puntos con este tipo de cursos.

CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS

Una última propuesta normativa sería la actualización de la orden ministerial relativa a los cursos de sensibilización y reeducación vial, los conocidos como cursos recuperación de puntos.

La orden vigente, de 2005, tiene más de 15 años y la idea es adaptar el contenido de los cursos a la nueva movilidad y a los avances tecnológicos, incorporando las distracciones como factor de riesgo o la obligatoriedad de incluir testimonios de víctimas de siniestros viales. Y todo ajustado al perfil de cada asistente.

Así, una de las novedades es la creación en la parte específica de la formación de un perfil para conductas imprudentes en moto, que incluirá contenidos relacionados con los siniestros de motocicleta, la velocidad o el incumplimiento de las normas. ♦

Las cifras del B+3

Según los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, 8 de cada 10 siniestros de motoristas implicaban a conductores de vehículos de menos de 125 cc y el 22% se correspondía con el permiso B+3, si bien este permiso sólo aparecía en el 12% de los fallecimientos de motoristas.

En la ciudad de Barcelona, el análisis por parte del RACC de la siniestralidad en función del tipo de permiso de los motoristas heridos durante los años 2015-2018 arrojaba que el 50,2%, más de la mitad, se correspondía con conductores del permiso B. El estudio concluía que el 19% de los usuarios de *motosharing* no había conducido antes una motocicleta.

En este mismo sector relacionado con la moto, la Fundación Mapfre, analizó el negocio del *motosharing* urbano en España en 2019. Destacaba que 1 de cada 2 motos compartidas se vio implicada en un siniestro ese año la gran mayoría con resultado de lesiones, el 80% con heridos que no requirieron hospitalización. El conductor con un permiso B+3 estaba presente en 428 de los siniestros con motocicleta y 113 con ciclomotor, dando una imagen de los problemas a los que se enfrenta un conductor poco habituado a las dos ruedas.

Los trámites de tráfico, en tu móvil

La aplicación miDGT cumple cuatro años con nuevos retos por cumplir: llegar a los conductores desde el mismo día en el que se examinan del permiso de conducir, dotarla de nuevas funcionalidades y convertirla en uno de los colaboradores necesarios de **la futura cartera de identidad digital europea**.

• Silvia FERNÁNDEZ
• Fotos: Alberto ESPADA

Se dio a conocer el 16 de marzo de 2020, en plena pandemia. Ahora, cuatro años más tarde, se puede calificar a la app gratuita de la Dirección General de Tráfico, miDGT, como una veterana digital y, por qué no, un éxito. *“Hemos sido el primer organismo a nivel nacional en desarrollar una app de estas características para los ciudadanos. Que puedan llevar el permiso de circulación y el de conducción en el móvil ha sido un avance muy importante. Sobre todo, porque desde la última reforma de la Ley de Tráfico estas versiones digitales tienen validez legal”*, resume Guillermo Areán, gerente de Informática de la Dirección General de Tráfico.

En la actualidad la aplicación miDGT ya cuenta con 6 millones de usuarios. Pero el objetivo inmediato es seguir creciendo. Para conseguirlo se ha puesto en marcha un proyecto en varias Jefaturas de Tráfico que permite al aspirante a conductor darse de alta en el sistema Cl@ve y consultar la nota de su examen de conducir desde su móvil, una utilidad que puede resultar especialmente atractiva para los más jóvenes.

“Tenemos que hacer un importante trabajo de educación y formación sobre la utilidad de la aplicación desde que el futuro conductor está en la autoescuela. El examen de conducir puede con-

vertirse en el punto de entrada de nuevos conductores en nuestro ecosistema. Si conseguimos que los alumnos se den de alta en Cl@ve, en un futuro cercano veremos cómo los usuarios de la aplicación aumentan. Aunque seis millones en cuatro años no es un mal dato”, asegura Guillermo Areán.

TRÁMITES A UN CLIC. El objetivo de miDGT siempre fue doble. De un lado tener el permiso de conducir y circulación en el móvil, como ya se ha apuntado; de otro, que el conductor tuviera acceso a la Administración de la manera más sencilla posible e incluso que pudiera hacer trámites desde su teléfono móvil.

“Dentro de unos años, cuando exista el ‘wallet’ central de la Administración, la primera de esas funciones perderá un poco el sentido porque, al final, será en esa otra app general en la que figurarán todos los permisos y la documentación del ciudadano. En ese momento miDGT quedará, seguramente, para temas del segundo tipo, como la consulta de los puntos del carné o el pago de sanciones”, aseguran desde Gerencia de Informática.

Durante la primera fase de la implantación de la aplicación miDGT, esta app ya facilitaba al conductor el acceso a información básica (y muy útil) que constaba en los archivos de la DGT sobre él; datos como su saldo de puntos actualizado o informes de los vehículos que tenía a su nombre.

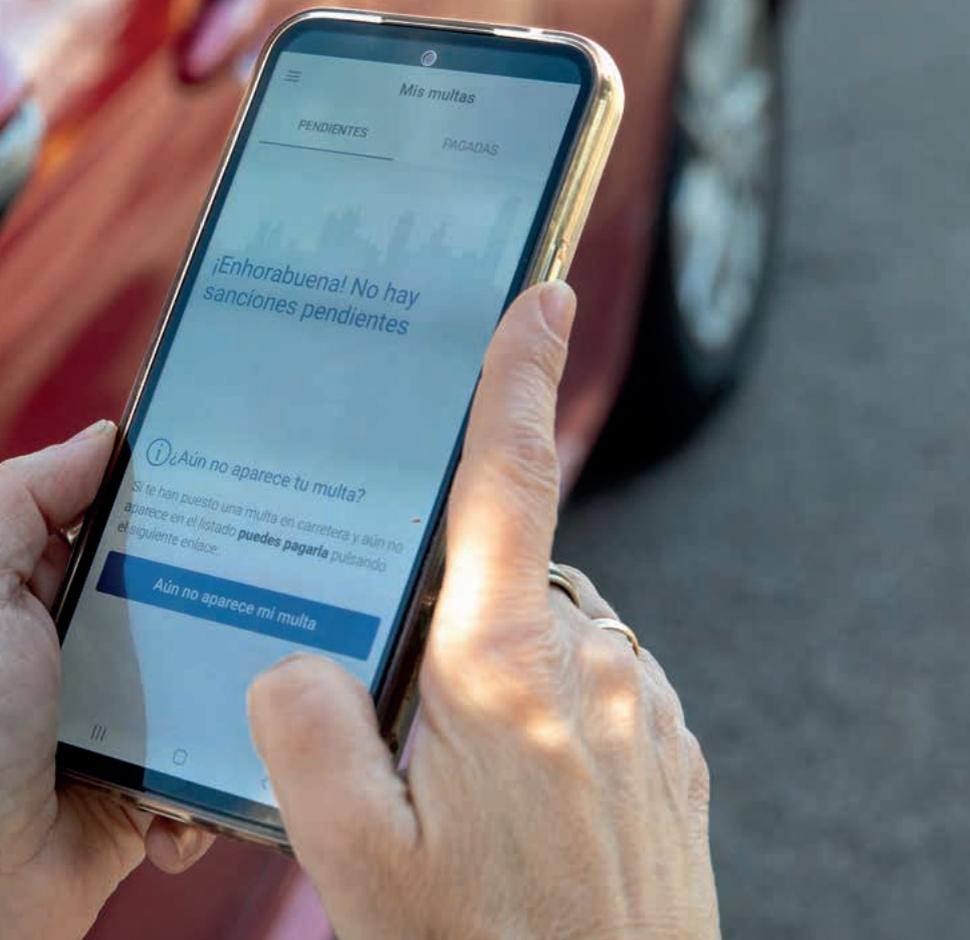


Pioneros en Europa

En 2023, los ministros de Transporte de la Unión Europea aprobaron la introducción de un permiso de conducción digital, accesible a través del teléfono móvil u otro dispositivo, que formará parte de la cartera de identidad digital europea y hará más sencillo sustituir, renovar o canjear un permiso de conducción en toda la UE, ya que los trámites se podrán hacer en línea. En España, gracias a miDGT, buena parte de este trabajo, ya lo tenemos hecho. *“No sólo hemos sido pioneros a nivel nacional, sino también europeo. Aunque hay países que también tienen Mobile Driver License, hoy por hoy con este permiso no te puedes ir a otro país. El objetivo es solucionar esto”*, explica Guillermo Areán.

El siguiente paso es que los países europeos implicados creen ‘wallets’ nacionales en los que sus ciudadanos tengan disponibles, en formato digital, toda su documentación (desde su permiso de conducir a su pasaporte) y que esos ‘wallets’ sean interoperables con los europeos. *“Nosotros tenemos mucho de este trabajo ya hecho y nuestras aportaciones han sido importantes en la Directiva de Mobile Driver License a la hora de establecer cuáles son las pautas a seguir”*, concluye Areán.





Cómo acceder a la app miDGT

A la aplicación se accede por certificado digital o código Cl@ve. Además, para las personas que no poseen ninguna de las acreditaciones digitales anteriores, la DGT permite acceder a través de datos personales.

- **El Certificado electrónico de Ciudadano** se expide a través de la sede electrónica de la Real Casa de la Moneda. Se puede obtener de cuatro formas distintas (vídeo, móvil, DNIe y presencial) y lo puede solicitar cualquier ciudadano español o extranjero, mayor de edad o menor emancipado que esté en posesión de su DNI o NIE.

- **Cl@ve es una plataforma de verificación de identidades electrónicas** para la identificación y autenticación de los ciudadanos en sus trámites con las Administraciones Públicas. Existen cuatro modalidades de registro en Cl@ve correspondientes a dos niveles distintos de registro. El básico se puede hacer por videollamada o, si no se dispone de certificado electrónico, se puede solicitar una carta de invitación a través de internet y, una vez se tenga la carta, darse de alta en el registro de Cl@ve desde la web sede. agenciatributaria.gob.es. Para el registro avanzado es necesario poseer certificado electrónico, DNIe o acudir presencialmente a una oficina de registro.

- **Para acceder a miDGT a través de la opción 'Mis datos personales'** (disponible para los conductores que no tengan ninguna de las anteriores), es necesario haber autorizado previamente y de forma presencial en la Jefatura de Tráfico correspondiente la actualización y gestión de los datos personales. Una vez cumplido este requisito, cada vez que queramos usar la app, además de completar los datos de contraste que piden (sobre el permiso de conducir o el DNI), habrá que incluir un código de verificación que llegará a nuestro número de móvil como un SMS o como mensaje a la cuenta de correo electrónico facilitada a la DGT.

Tan sólo un año después de su creación, en 2021, ya era posible hacer trámites del catálogo de servicios de la sede electrónica de la DGT a través de ella. El más llamativo de ellos (y uno de los más empleados) fue la incorporación de la posibilidad del pago de tasas o sanciones desde la app. “La consulta de cuántos puntos le quedan al conductor y el uso de los permisos digitales han sido, de lejos, las funcionalidades más usadas. Hablamos de 180 millones de estas consultas. Además, en los últimos cuatro años se han pagado 300.000 sanciones a través de la app”, explica Areán.

EL FUTURO DE MI DGT.

Para ofrecer el servicio más completo posible, poco a poco se han ido implementando más funciones del catálogo de servicios digitales de la DGT en la aplicación. Hoy en día ya son 14 los trámites disponibles desde el teléfono móvil (que se pueden consultar en la última página de esta revista), pero llegarán más. “En la aplicación sólo incluimos gestiones que se puedan resolver en un clic. Esperamos que en breve haya varios trámites nuevos que podamos incluir, como la renovación del permiso o, en un momento da-

do, el canje de permisos. Tenemos varios proyectos en marcha, en una fase muy preliminar, de digitalización del talón foto de la DGT. Cuando este se haya digitalizado se podrá estudiar la viabilidad de, con un certificado, solicitar renovaciones y canjes de permisos desde la aplicación, pero aún habrá que esperar para poder disponer de esta función”, asegura el gerente de Informática de la DGT.

YA LA UTILIZAN 6 MILLONES DE CONDUCTORES, PERMITE HACER 14 TRÁMITES DISTINTOS DE LA DGT Y RECIBIR AVISOS.

Lo que sí está ya disponible es una las funcionalidades más útiles para el conductor: la de darse de alta en el sistema de avisos de miDGT, alertas que le informan de todo tipo de incidencias, desde la fecha de caducidad de sus permisos a la de la ITV. Y lo más importante: también informa sobre las multas pendientes de pago incluso antes de que llegue la notificación de las mismas a su domicilio. Si el ciudadano no está dado de alta en la Dirección Electrónica Vial, trámite voluntario para las personas físicas que autoriza a la DGT a la notificación electrónica de las sanciones, la multa aparecerá en la app, pero la notificación de la misma llegará a la dirección postal que consta en el archivo de Tráfico. Eso sí, para pagarla, se puede hacer desde el móvil. ♦

122 SINIESTROS EN 2022

Con cuidado: Mercancías peligrosas

El alto riesgo asociado a las materias peligrosas que se transportan por carretera **impone limitaciones a ese transporte**, en cuanto a las vías que pueden utilizarse, los horarios, los requisitos que precisan los conductores encargados del porte o la señalética obligatoria para los vehículos que las mueven. Veámoslas.

• Nuria HERRAIZ

El siniestro más grave en el transporte de mercancías peligrosas por carretera ocurrido en España se produjo en 1978, 243 personas murieron y se produjeron más de 300 heridos graves: Un camión cisterna cargado con propileno licuado explotó a su paso por el camping de los Alfaques, Tarragona. El mes de julio pasado se cumplieron 45 años de este dramático accidente y, afortunadamente, el transporte de mercancías peligrosas por carretera está ahora sometido a limitaciones para evitar tragedias como esta.

Circunscribir los viajes de este tipo de cargas a carreteras de alta capacidad y alejarlos de las zonas urbanas o medioambientalmente protegidas; reducir los horarios; obligar a la identificación clara de los continentes y de los vehículos; o exigir una especial cualificación a los conductores que lo realizan, son algunas de estas restricciones.

Pero, ¿a qué tipo de sustancias nos estamos refiriendo? Son mercancías peligrosas las que, en caso de accidente durante su transporte, por carretera o ferro-

carril, pueden suponer riesgos para la población, los bienes y el medio ambiente (ver recuadro adjunto). La ONU tiene registradas hasta 3.500 de ellas en el "Libro Naranja", en el que recoge las recomendaciones para su transporte.

En el caso de las carreteras españolas, el movimiento de mercancías peligrosas debe hacerse según las condiciones establecidas en el Real Decreto 97/2014 del Ministerio de la Presidencia y siguiendo el Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por

Carretera (ADR). Este documento es admitido internacionalmente.

**LA ONU RECOGE
MÁS DE 3.500
MERCANCÍAS
PELIGROSAS. SU
TRANSPORTE
ESTÁ SOMETIDO
A DURAS
RESTRICCIONES.**

LIMITACIONES PARA CIRCULAR.

Anuncia Ocampo, jefa de Área de Autorizaciones Especiales de la DGT, aclara que, debido a la naturaleza de la carga, existen carreteras por las que no pueden circular: "Sólo pueden hacerlo por autopistas y autovías, y carreteras convencionales fuera del casco urbano y lejos de zonas de especial protección, por ejemplo, medioambiental". Esto explicaría por qué la mayoría de siniestros de estos transportes en 2022, el 68%, se produjo en autovía

o autopista, según el informe del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.



o autopista, según el informe del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.

Estas vías constituyen la Red de Itinerarios de Mercancías Peligrosas (RIMP), que cada año publican las administraciones con competencias de tráfico. Sólo pueden abandonar estos itinerarios si es imprescindible para la carga y descarga, y en ese caso deben hacerlo por el tramo más corto y cercano a la propia RIMP. Además, tienen una limitación extra de velocidad: siempre 10 km/h por debajo de la limitación de la vía por la que circulan.

También tienen condicionantes temporales: No pueden transportarse ni domingos ni festivos, ni los días que se fijen en el calendario que se publica cada año. "En caso de urgencia en la DGT les damos una autorización para que puedan circular en algunos de esos días, pero eso no les exime de hacerlo exclusivamente por la RIMP, sólo es para que lo hagan en horarios o periodos que tienen habitualmente restringidos", explica Ocampo.

Finalmente, los conductores de estos transportes necesitan una formación adicional para obtener el permiso ADR. El ADR básico habilita a un conductor para transportar en vehículos no cisternas cualquier tipo de materia peligrosa (excepto explosivos y sustancias radiactivas). Sería necesario disponer de las autorizaciones ADR complementarias para



Identificando el transporte de Mercancías peligrosas

Todo bulto de mercancía considerada peligrosa a efectos de su transporte debe estar perfectamente identificada con una pegatina. Por su parte, cualquier contenedor y cualquier vehículo en el que se traslade debe llevar dos tipos de señalizaciones exteriores: De un lado el conocido como "panel naranja", recogido en el Reglamento General del Conductores como la señal V-11. De otro lado las llamadas placas-etiquetas que se corresponden con las pegatinas de peligro asociadas a esa mercancía.



• **Panel Naranja:** El número en la línea superior informa del tipo de peligro (emanación de gases, inflamabilidad, toxicidad o peligro de infección, radiactividad, corrosividad o peligro de reacción violenta espontánea). Si se duplica una cifra indica que se agrava el riesgo. Las cuatro cifras de la parte inferior corresponden al número de identificación de peligro según del Reglamento Tipo de la ONU (Libro Naranja). Debe colocarse un panel en la parte delantera y el otro en la parte trasera del camión.



• **Pegatinas (carga) y placas-etiquetas (contenedores y vehículos):** Las mercancías peligrosas se clasifican en 9 clases y 13 específicas, y entre ellas se encuentran gases, líquidos, sólidos, inflamables, corrosivos, radiactivos, tóxicas o infecciosas, peróxidos o que pueden sufrir combustión espontánea, ser dañinas para el medio ambiente, o simplemente estar a muy altas temperaturas. Cada uno de ellos se identifica con un tipo de pegatina o de placa-etiqueta diferente, que deben ser bien visibles desde el exterior. Se colocan en los dos costados y en cada extremo del contenedor y/o del vehículo, dependiendo del tipo de remolque.

poder llevar cualquier camión con cualquier tipo de carga peligrosa.

TIPO DE ACCIDENTE. Dependiendo de las condiciones del siniestro, se clasifican en cinco tipos, que van del tipo 1 -en el que no hay descarrilamiento ni fuga- al tipo 5, en el que se produce la explosión del contenido y la destrucción del continente.

En cuanto a las situaciones que pueden producirse, según los medios necesarios para controlarlas y el riesgo para personas o medioambiente, se dividen en cuatro (del 0 al 3). La más común y menos difícil de afrontar, la situación 0, puede controlarse por los medios disponibles y no supone riesgo para terceras personas, el medioambiente o bienes al margen de la red viaria. En el extremo contrario, la situación 3 exige el concierto de medios propios y del Plan Estatal y debe ser declarada por el Ministerio del Interior.

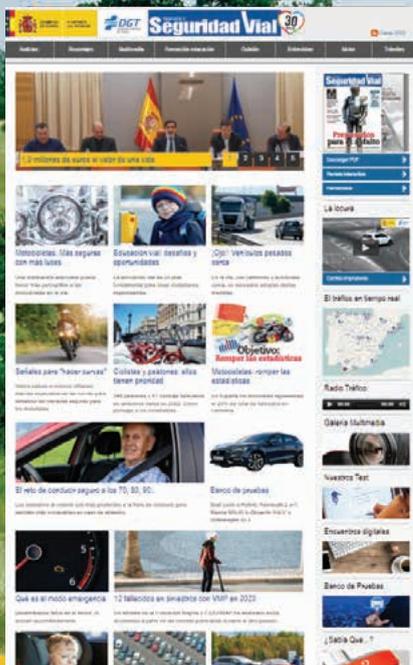
Hay siniestros que según el ADR deben ser notificados a Protección Civil. En 2022, en la Dirección General de Protección Civil y Emergencias (DGPCE) fueron registrados 55 siniestros de transporte de mercancías. De ellos el 66,2% fueron de situaciones de emergencia tipo 0. Y de los 706 siniestros en carretera reportados entre 2013 y 2022, el 76% no exigieron medidas de protección a la población. En el 60,9% de los casos de esa década, los implicados fueron camiones cisterna.

RECOMENDACIONES. Los conductores deben extremar las precauciones ante estos transportes: aumentar la distancia de seguridad si se circula detrás de ellos, y extremar las precauciones en caso de adelantamiento son las principales recomendaciones de la DGPCE.

Si se observa alguna fuga, debe avisar al conductor y al 112; evitar cualquier tipo de intervención para la que no se tienen conocimientos; no fumar, o alejarse del lugar para facilitar la llegada y actuación de los servicios de intervención, siempre intentando no interrumpir el tráfico.

En los espacios abiertos es importante no situarse en la dirección del viento, y en casa debe cerrar puertas y ventanas, bajar las persianas, conectar una radio a pilas y respetar cualquier instrucción de los servicios de emergencias. ♦

Toda la información del tráfico está en la revista



¡Y MUCHO MÁS EN NUESTRA WEB!

revista.dgt.es

- La actualidad del día
- Reportajes a fondo
- Vídeos, infografías animadas...
- Y puedes suscribirte a nuestra Newsletter

¡ AHORA, ADAPTADA AL MÓVIL !

LOS SECRETOS QUE ESCONDE EL NÚMERO DE BASTIDOR

Código NIV: el DNI del coche

Diecisiete cifras y letras combinadas forman un código exclusivo de cada vehículo que permite identificarlo sin dudas. en caso de robo Pero el número NIV o de bastidor sirve para mucho más.

• Silvia FERNÁNDEZ

Los vehículos poseen su propio DNI, una combinación única de 17 cifras y letras cuyo nombre oficial es Número de Identificación del Vehículo (NIV para abreviar) aunque la mayoría de los conductores lo conocen como número de bastidor. Un sistema de identificación cuyas especificaciones técnicas se encuentran recogidas en el Anexo II del Reglamento (EU) 2021/535.

QUÉ INFORMACIÓN DA.

El NIV es el número que identifica a un vehículo a lo largo de toda su vida útil. Un código alfanumérico asignado por el fabricante para garantizar su identificación. Gracias al NIV se pue-

Curiosidades en código

El NIV tiene sus propias peculiaridades. Por ejemplo, los caracteres que lo forman no pueden tener menos de 7 mm de altura y deben aparecer siempre escritos en mayúsculas y sin espacios entre ellos. Además, en su combinación de cifras y letras nunca se pueden emplear las grafías O, I y Q para que no haya confusiones con los números 0, 1 y 9. Con una curiosa excepción, cuando la producción mundial del fabricante es menor a los 500 vehículos anuales, el tercer carácter del NIV siempre es un 9.

de saber no sólo quién fabricó el coche y dónde lo hizo, sino otros datos relevantes, como qué piezas se han usado en ese vehículo concreto, desde el motor hasta los airbags.

PARA QUÉ SE USA. La utilidad más conocida de este código es la de identificar un vehículo que ha sido robado. Pero el código NIV presenta otras utilidades, por ejemplo, permite a los talleres de reparación encontrar las piezas adecuadas de forma más rápida o sirve para identificar qué vehículos hay que retirar de la circulación si el fabricante emite una alerta de seguridad. Además, es un dato que hay que contrastar al comprar un vehículo de segunda mano: comprobar el NIV permite conocer si se ha alterado el kilometraje del vehículo o ha estado implicado en un proceso judicial.

DÓNDE SE ENCUENTRA.

La normativa estipula que el NIV debe estar *“marcado en un lugar claramente visible y fácilmente accesible, de manera que el marcado no pueda borrarse ni deteriorarse”*. Cada fabricante se reserva el derecho de colocarlo en diferentes partes del vehículo (el salpicadero, la puerta del conductor, bajo el asiento del copiloto, en una placa debajo del parabrisas...), pero el reglamento impone una regla: que debe encontrarse siempre en el lado derecho del coche. ♦

Qué significa cada caracter

Los 17 caracteres del NIV se dividen en tres secciones diferentes entre las que se “esconde” un dígito de control.

- **El WML (World Manufacturer Identifier):** los tres primeros caracteres están reservados para identificar al fabricante del vehículo y es un código asignado por el organismo de homologación competente del país donde el fabricante tiene su sede principal.
- **VDS (Vehicle Descriptor Section):** la sección del descriptor del vehículo está compuesta por los siguientes cinco caracteres alfanuméricos y sirve para identificar sus características generales.
- **Dígito de control:** la novena posición del VIS se reserva para un dígito de control que viene determinado por la aplicación de una fórmula matemática recogida en la sección C del Reglamento (EU) 2021/535.
- **VIS (Vehicle Indicator Section):** la sección del indicador del vehículo está compuesta por los ocho caracteres finales de los cuales los cuatro últimos deben ser siempre dígitos. Estas posiciones se usan para añadir aún más información como, por ejemplo, la planta donde se fabricó.

CONOCIENDO A LOS COMPAÑEROS DE VÍA

Con **V** de visibilidad

Las características especiales de ciertos vehículos **obligan a llevar en lugar visible señales** que informan al resto de conductores de determinadas circunstancias que pueden ser de utilidad a la hora de compartir espacio en la vía.

• Nuria HERRAIZ

Al margen de las mejoras que vienen de la mano de la digitalización, con el vehículo conectado y la recepción de información sobre el tráfico directamente en el panel del conductor, determinados vehículos están obligados a llevar señales que permitan al resto de conductores tener más conocimiento de con quién comparten la vía. Estas señales indican la longitud, el peso, las características de la carga, la velocidad a la que pueden circular, etc.

Existen hasta 27 señales recogidas en el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos y todas ellas se nombran con la letra V seguida de un número que determina qué tipo de información ofrece. El propio Reglamento establece las características que debe tener cada una de ellas: dimensiones, material, colocación o uso, entre otras.

La mayor parte de estas señales se concretan en placas y hacen referencia a una cualidad diferencial del vehículo que las porta. Tan sólo la V-13 (conductor novel) y la V-15 (conductor con discapacidad) nos dan datos sobre las personas que conducen, sometidas a determinadas condiciones. Ambas informan de que pueden realizar una conducción particular. En el caso de los segundos también señalan ciertas preferencias en el aparcamiento.

OBRAS Y EMERGENCIAS. Junto a ellas, la señal V-12 (vehículo en pruebas o ensayos de investigación) y la V-14 (vehículo para aprendizaje de la conducción) con sus variantes roja y azul, informan de que se trata de vehículos que pueden estar circulando por la vía a velocidades inusuales, lo que permite a los otros conductores acomodar su marcha. Por su parte, la V-11 alerta sobre



la mercancía peligrosa que transporta el vehículo que está obligado a llevarla.

Una parte importante de las señales informativas permiten conocer datos sobre las dimensiones o el peso de vehículos detrás de los que circula o a los que se adelanta, y las restricciones de velocidad que les afectan. Encontramos en este grupo la V-4 (limitación de velocidad), V-5 (vehículo lento -no más de 40 km/h-) o la V-6 (vehículo largo). Podemos incluir también aquí la V-20, el panel que se utiliza para señalar

Distintivos adhesivos en el parabrisas

Los vehículos particulares deben llevar en lugar visible distintivos -pegatinas- que indiquen que se cumplen con ciertas obligaciones administrativas. Es el caso de la pegatina que confirma que el vehículo ha superado la Inspección Técnica de Vehículos (V-19), preceptiva para todos pasado determinado número de años desde la matriculación. Su colocación es obligatoria. Por su parte, el distintivo V-25, informa sobre la clasificación ambiental que el vehículo



tiene en el Registro de Vehículos, puede ser obligatorio si la ordenanza del lugar por donde se circula así lo indica. Finalmente, la señal V-26, o distintivo de uso compartido,



indica que ese vehículo ha sido registrado y clasificado como tal en el registro público. Será la Administración competente la que exija o no la obligatoriedad de su uso.



V-16 y V-27, los triángulos modernos

La V-16 es la señal luminosa que sustituirá definitivamente el 1 de enero de 2026 a los antiguos triángulos que señalaban la existencia de un vehículo en la vía en parada de emergencia. El objetivo es poder señalar estas situaciones sin necesidad de salir de los turismos, desde cuyo interior se puede colocar la señal en el techo del coche, evitando así el riesgo de atropellos. La sustitución exige que esta baliza esté conectada a la DGT, que informará en tiempo real de una incidencia de este tipo. De hecho, la plataforma DGT 3.0 ya envía a los navegadores la ubicación de los vehículos averiados que utilizan estos dispositivos geolocalizados.

En la misma línea de los servicios conectados, la última de las señales V, la V-27, no tiene un soporte físico, porque se trata de una señal virtual, en concreto un "triángulo virtual", que aparecerá en las pantallas de los vehículos conectados a la plataforma de la Dirección General de Tráfico, para avisar de la presencia de un peligro u obstáculo en la carretera del que se haya informado previamente.



Un servicio diferente es el que desempeñan los "coches de acompañamiento", que deben identificarse con la señal V-21 si se trata de acompañar un transporte especial, o la V-22 cuando se hace a ciclistas. Ambas deben ir colocadas en la parte superior de los vehículos que realizan estas tareas. Además, pueden ir acompañadas de una señal V-2. ♦

una carga que sobresale del vehículo que la porta.

Y un apartado especial merecen también las formas de identificar el uso particular de los vehículos que realizan trabajos en las vías. De forma general la señal V-9, con las iniciales SP, se corresponde con un vehículo dedicado a labores de servicio público.

La V-2 identifica a aquellos vehículos que realizan trabajos sobre el asfalto y que se encuentran parados en la vía o circulan a una velocidad inferior a los 40 km/h, y la V-1 (vehículo prioritario) es la luz azul que informa

de que el vehículo presta un servicio de policía, extinción de incendios, protección civil y salvamento, o de asistencia sanitaria, en servicio urgente. La Policía tiene, además, una señal en exclusiva, la V-3 (vehículo de policía), para aquellas ocasiones en las que no está en servicio urgente, y que está constituida por la rotulación en la que se indica el cuerpo al que pertenece.

ESTAS SEÑALES PERMITEN CONOCER UNA CUALIDAD DIFERENCIAL DEL VEHÍCULO O DE SU CONDUCTOR.

TRANSPORTE DE PERSONAS. Otro servicio público que tiene una señal V reservada es el servicio de grúa. Así, la V-24 (vehículo de servicio de auxilio en vías públicas) es obligatoria para aquellos que presten estos servicios al resto de conductores. Esta señal sufrió una

última modificación por el Real Decreto 1030/22 por la que se cambió la imagen que debía aparecer insertada en la placa, junto con los datos del registro del vehículo. La obligatoriedad de la nueva placa entró en vigor el 22 de diciembre de 2023, sin embargo, la DGT emitió una instrucción para establecer un plazo extraordinario que permitiera a las empresas de auxilio en carretera adaptarse a las nuevas condiciones.

Para el traslado de personas, destaca la señal V-10 que identifica los transportes escolares. Y también las señales que son propias de los taxis, ambas de alumbrado: la V-17 para indicar libre y la V-18, que ilumina el taxímetro desde el momento de la bajada de bandera.

UNA ALTERNATIVA DE MOVILIDAD SOSTENIBLE EN AUGE

Al trabajo compartiendo coche

Los avances tecnológicos, sumados a las restricciones a la circulación en las ciudades y la promoción de planes de movilidad en las empresas, pueden hacer que compartir vehículo para ir al trabajo empiece a contemplarse como una buena opción: **más** personas por coche, **menos** vehículos en las calles y carreteras, **menos** atascos, **menos** consumo de combustible y **menos** gastos.

• Nuria HERRAIZ

La necesidad de disfrutar de una movilidad más sostenible ha llevado a impulsar iniciativas que siempre habían estado ahí, como es compartir el vehículo particular. En esta ocasión se trata de potenciarlo para desplazarse a los centros de trabajo. Para aprovechar esta ventana de oportunidad, las compañías, las universidades y las administraciones se han propuesto ofrecer a los ciudadanos plataformas on line y aplicaciones móviles que faciliten el contacto entre aquellos que ofrecen su coche y los que están dispuestos a viajar juntos en él.

Hoy son muchos los trabajadores que acuden a sus puestos en un coche parti-

cular que solamente ocupa una persona: *“La ocupación media de los vehículos en trayectos de media y larga distancia es de 1,7 personas por coche. Y es todavía menor si hablamos de movilidad en entorno urbano y trayectos cotidianos: 1,08 personas por coche de media”,* cuenta Florent Bannsarhthmam, jefe de operaciones en España y Portugal de BlaBlaCar.

UN RETO PENDIENTE. Compartir coche para realizar trayectos comunes se conoce por el término inglés *“carpooling”* y no es algo nuevo. En España millones de trayectos de media y larga distancia se han realizado de este modo a lo largo de los últimos años, gracias a aplicaciones y plataformas de contacto de viajeros.



“La diferencia entre el carpooling de larga distancia y el de corta distancia no es sólo la longitud del trayecto. En el carpooling de corta distancia se busca una periodicidad mucho más grande que un viaje esporádico. El objetivo principal de esta modalidad de desplazamiento es reducir el impacto medioambiental, pero además tiene un efecto social positivo para los empleados, que tendrían incentivos directos. Y hay también un impacto que afecta a las infraestructuras, al reducir la presión sobre ellas, porque hay muchas empresas que no están bien conectadas”, asegura Alfredo Peraita, product development de Kinto.

Hablamos con...

DANIEL MARTÍN

Mobility sales de Kinto

La experiencia de Kinto Join con empresas como el Aeropuerto de Gatwick, BRB Hospitales o Northampton County Council, (todas en Reino Unido), consiguió mejorar el problema que tenían con el aparcamiento de sus empleados y la contaminación que producía un número tan elevado de viajes con rutas similares al trabajo. Incentivar con ventajas a la hora de elegir aparcamiento ha

logrado, por ejemplo, que la comunidad de Gatwick para *carpooling* sume cerca de 1.000 usuarios desde 2018, y sacar varias decenas de miles de vehículos de uso individual de las carreteras, con la consiguiente reducción de emisiones. La plataforma de Kinto está dirigida a diversas tipologías de clientes: hospitales y fábricas (turnos), empresas deslocalizadas, universidades..., y va más allá del *carpooling*, al permitir también medir el ahorro de emisiones cuando se va caminando o utilizando medios activos como la bicicleta.





En 2019 la DGT y el Instituto para la Diversificación y Ahorro de Energía (IDAE) publicaron “La movilidad al trabajo: un reto pendiente”. Este estudio insistía en la necesidad de adoptar medidas para reducir las consecuencias negativas del actual modelo de movilidad: congestiones de tráfico; mayor dificultad para la conciliación familiar por el tiempo destinado al desplazamiento; el ruido, las emisiones, el consumo de energía, etc., y especialmente los siniestros viales in itinere, para ir y volver del trabajo.

EL 70% DE LOS EUROPEOS VA AL TRABAJO EN COCHE, PERO **SÓLO EL 3% LO COMPARTE.**

Además, se abogaba por la implicación de todos los actores económicos, administraciones, empresas, sindicatos, y los propios trabajadores en la organización de los desplazamientos al lugar de trabajo. Se apostaba por avanzar en la implantación de Planes de Transporte al Trabajo para garantizar el derecho a una movilidad sostenible para todos los trabajadores. Esta idea se ve reflejada también en el borrador de la nueva Ley de Movilidad, que fija exigencias a empresas de más de 500 empleados. ◆

Incentivos directos

Algunos centros de trabajo, públicos y privados, ya se han adelantado y otros están trabajando activamente en facilitar el carpooling al trabajo, en España y en toda Europa: “BlaBlaCar Daily en Francia casi ha duplicado el número de viajes entre 2022 (4 millones) y 2023 (7 millones). En España, incluso sin plataforma específica los viajes por debajo de 75 km han crecido un 20% en 2023, y hoy los viajes en BlaBlaCar para trayectos de corta distancia y por motivos de trabajo ya representan el 15%. El potencial de crecimiento del mercado es todavía muy importante, porque sólo el 3% de los trabajadores comparten coche, aunque el 70% de los europeos afirman trasladarse así al trabajo”, asegura Bannsarhthmam.

Para Daniel Martín, *mobility sales* de Kinto -marca lanzada por Toyota- esta nueva modalidad implica un cambio de hábito en los trabajadores, “y esto se asume mejor si se les ofrecen incentivos como acceso preferente a plaza de aparcamiento, tarjeta de gasolina, recarga en la tarjeta de comedor, etc. Y el centro de trabajo se beneficia de la reducción de su huella de carbono en el transporte, que es una información que también aporta la aplicación móvil de carpooling. Lo fundamental es que la empresa crea en ello y se implique”.

Desde BlaBlaCar nos hablan de incentivos económicos directos: “En Francia, las más de 90 administraciones locales que tienen acuerdos con BlaBlaCar Daily subvencionan la práctica del carpooling y permiten que el conductor pueda recibir, de media, unos 3€ por trayecto, mientras que el pasajero puede usar el servicio de manera completamente gratuita o a un precio muy bajo. La idea es que sea un complemento a la red de transporte público y para cubrir áreas donde no existen alternativas al coche particular”.

FLORENT BANNSARTHMMAM

Jefe de Operaciones en España y Portugal de BlaBlaCar

En Francia, el uso del coche compartido para ir al trabajo recibe ayudas directas por parte de las administraciones públicas, tanto a nivel nacional como regional. Por otro lado, con su aplicación BlaBlaCar Daily también tiene acuerdos directos con empresas y grandes grupos empresariales que promueven la práctica del coche compartido

entre sus empleados a través de campañas de comunicación internas y de incentivos financieros. En estos casos, BlaBlaCar Daily provee a esos clientes con la plataforma tecnológica, una serie de contenidos y de talleres de formación, así como una herramienta que les permite conocer el ahorro y los beneficios alcanzados a todos los niveles. El año pasado, con más de 7 millones de trayectos realizados, este servicio tuvo por primera vez más actividad que el BlaBlaCar de larga distancia en Francia.



CON NIEVE, POR LA DERECHA

Con hielo y nieve en la calzada, será obligatorio circular por la derecha en autopistas y autovías.

Obligatorio circular por la derecha.

Prohibido adelantar

El carril izquierdo queda libre para emergencias y quitanieves.



ENTRARÁN EN VIGOR EN 2025

Nieve, atascos, arcenes... las normas que vienen

La DGT está trabajando en varias modificaciones de las normas de circulación sobre el uso de carriles y arcenes en situaciones especiales, con mal tiempo y con atascos. **Explicamos cuáles y cómo son estos cambios normativos en proyecto.**

- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Ilustraciones: DLIRIOS

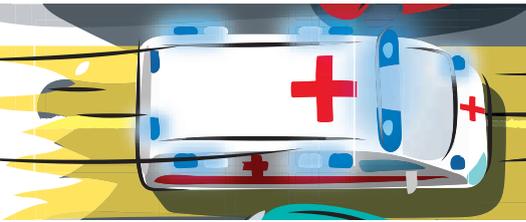
La Dirección General de Tráfico proyecta un cambio de varios artículos del Reglamento General de Circulación (RGC) relativos al uso del carril y

del arcén en vías interurbanas que afectará a todos los vehículos, especialmente a motos, prioritarios y grúas. Esta modificación del RGC, cuyo objetivo principal será dar mayor seguridad y fluidez a la circulación, se hará por Real Decreto y entrará en vigor en 2025. ♦

USO DEL CARRIL IZQUIERDO: 
PROHIBIDO ADELANTAR CON MAL TIEMPO
(art. 31.2 RGC)

El primer cambio previsto añadirá un nuevo punto al artículo 31 del RGC, que establecerá la forma de circular por autopistas y autovías cuando el hielo o la nieve compliquen la circulación. En estas condiciones, la futura modificación del RGC establecerá la prohibición de adelantar para todos los vehículos, que estarán obligados a mantenerse en el carril de la derecha y seguir las restricciones establecidas para los niveles de la nieve, de forma que el carril izquierdo pueda quedar libre para la circulación de vehículos de emergencia y quitanieves.

“Cuando hay mal tiempo en las carreteras es previsible que se bloqueen todos los carriles, de forma que el recorrido de las máquinas quitanieves en sus labores de limpieza de la vía puede quedar interrumpido. Con esta modificación pretendemos facilitar el trabajo de los servicios de mantenimiento de la vía y que las condiciones para circular sigan siendo óptimas a pesar de las malas condiciones meteorológicas”, explica Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT.



Grúas y ambulancias, también por el arcén (art. 36.4 RGC)

Otra de las novedades de la próxima modificación del Reglamento General de Circulación también autorizará a vehículos prioritarios y de auxilio en vías públicas (grúas) a usar los arcenes para servicios de urgencias, siempre que cumplan ciertas condiciones de seguridad: deberán utilizar sus señales luminosas y reflectantes correspondientes y no pasarán de 30 km/h (excepto los prioritarios).

PASO PARA EMERGENCIAS EN LAS RETENCIONES (art. 31.3 RGC)

La segunda modificación -de nuevo en el artículo 31 del Reglamento General de Conductores - afectará a los conductores en autopistas y autovías, que estén completamente detenidos o bien circulen muy despacio, a causa de una retención o accidente. En este caso la nueva norma especificará que los conductores deberán abrirse hacia los lados, -los del carril derecho a la derecha y los de

ARCENES: MOTOS SÍ, MÁXIMO A 30 KM/H (art. 36.3 RGC)

Una tercera novedad normativa modificará el artículo 36 del RGC ("Uso de los arcenes") para autorizar a los motociclistas a circular por el arcén de la derecha en todo tipo de vías con retenciones circulatorias, bajo dos condiciones: a una velocidad no superior a 30 km/h y respetando la prioridad de vehículos obligados a circular por el arcén, especialmente a las bicicletas: "Esta es una medida para dar fluidez a la circulación de los motociclistas con unas condiciones determinadas de seguridad", subraya la subdirectora adjunta de Circulación de la DGT.

la izquierda a la izquierda-, de forma que dejen un 'pasillo' central de acceso entre carriles que permita el paso de vehículos de policía y de los servicios de emergencia. La normativa actual establece la prioridad de los vehículos prioritarios en servicio de urgencia pero no concreta el comportamiento del resto de conductores en vías congestionadas: "El objetivo de esta modificación es precisamente explicar de una forma clara cómo deben comportarse los conductores en estas circunstancias para facilitar el trabajo de los servicios de emergencias y agilizar su acceso a las víctimas de un siniestro", señala Ana Blanco.

MOTOS EN ATASCOS: POR EL ARCÉN DERECHO

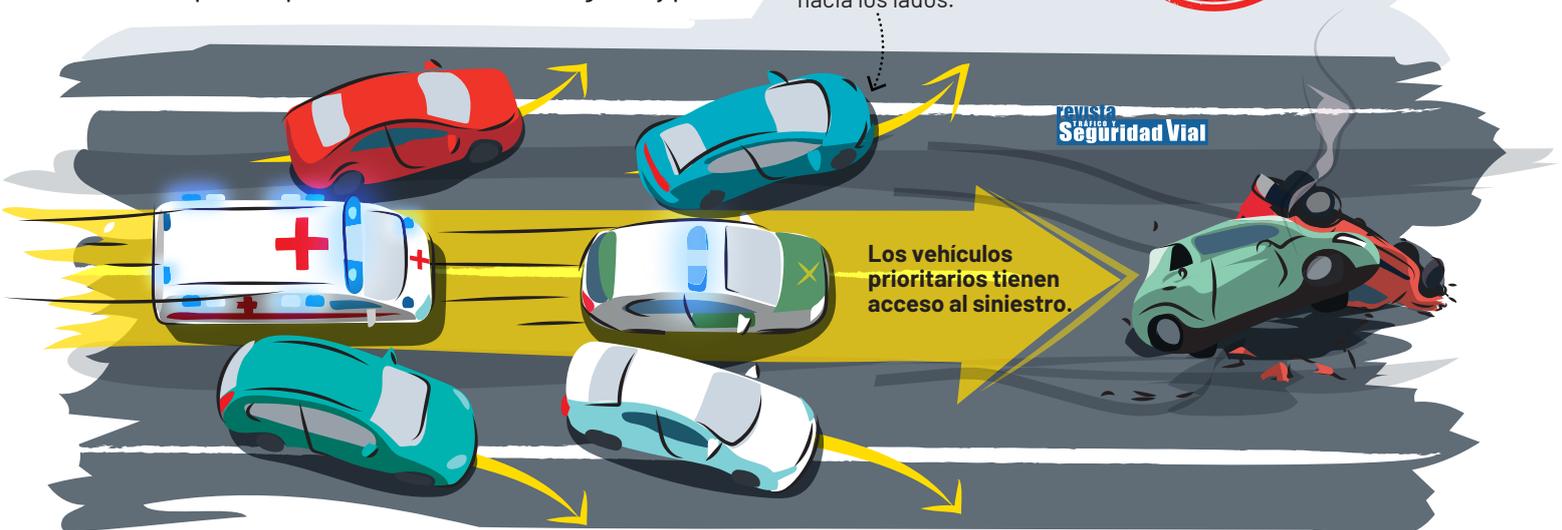
Autorización a los motociclistas para circular, bajo ciertas condiciones, por el arcén derecho.



'PASILLO' PARA EMERGENCIAS

En las retenciones en autopistas y autovías, habrá obligación de orillarse para dar paso a los vehículos de emergencia y policía.

Obligatorio abrirse hacia los lados.





EN 2024 HABRÁ 54 NUEVOS EXAMINADORES

¿Hacen falta más examinadores?

Para dar un mejor servicio a los potenciales alumnos que deseen superar los exámenes del permiso de conducir, **la Dirección General de Tráfico ha tomado una serie de medidas**, entre otras, reforzar su plantilla de examinadores de distintas maneras.

- Silvia FERNÁNDEZ
- Fotos: Alberto ESPADA

Las dificultades para acceder a la prueba de circulación del permiso de conducir han protagonizado los titulares de los medios de comunicación a lo largo de los últimos meses, aunque los datos, por su parte, muestran que el sistema sigue avanzando.

Durante el año 2023 los examinadores de la Dirección General de Tráfico acudieron a los centros de exámenes para realizar 966.945 pruebas de circulación del permiso B (el más común) y 187.696

de otros permisos. Aunque 2.594 de esos exámenes no pudieron realizarse finalmente porque los convocados no acudieron a la cita, a pesar de que su examinador sí. Y es que el examen de circulación es una prueba compleja, que precisa hacer que coincida la agenda del alumno con la del examinador y, a su vez, la de ambos con la de su profesor de la autoescuela que debe acudir el día en cuestión con un coche de la propia autoescuela que tiene que estar libre en esa fecha concreta y que haya sido asignado a un centro de exámenes específico.

A lo complicado del proceso para hacer que todos estos agentes coincidieran

se añade un factor más, como es que no todos los alumnos que se presentan a la prueba de circulación, obviamente, son declarados aptos, lo que contribuye a que la cifra de personas que quieren examinarse del permiso de conducir no descienda a la velocidad que los involucrados en el proceso desearían.

UNA NUEVA ESCALA. Desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) consideran que la raíz del problema es otra. *“En muchas provincias las autoescuelas tienen una capacidad superior de formar alumnos a la que posee la Administración para examinarlos. Cada año se repiten los mismos problemas de estacionalidad. Además, en las 27 Jefaturas en las que hay menos de 10 examinadores, cualquier baja o jubilación supone un riesgo de colapso. Por eso, necesitamos cambios estructurales*



Cuántos alumnos esperan (realmente) para examinarse

La “bolsa de alumnos” de la que se habla no es un dato que se corresponda con las personas que están en disposición real de solicitar la prueba de circulación. “Esta cifra es el máximo volumen potencial de pruebas de circulación, un dato que facilita una previsión y permite analizar a largo plazo la evolución de los exámenes de las distintas provincias, así como ajustar las plantillas de examinadores. Pero no es un dato que se corresponda con las personas que están en disposición real de solicitar la realización de la prueba de circulación en un momento determinado”, explica Montserrat Pérez.

en lugar de las medidas paliativas adoptadas hasta la fecha”, afirma Tere Coll, vicepresidente de CNAE.

Para aportar soluciones desde la Dirección General de Tráfico se han impulsado cambios estructurales que ayuden a dimensionar la plantilla de examinadores de cada una de las Jefaturas Provinciales, Locales y Oficinas de Tráfico a la demanda.

Para conseguirlo se impulsó en 2017 la creación del Cuerpo General Administrativo de la Administración del Estado especialidad de Tráfico, una nueva escala de funcionarios cubierta por unas oposiciones que se han convocado desde entonces anualmente. En 2018 se convocaron por primera vez, y gracias a ello se incorporaron 70 nuevos examinadores a la plantilla. En 2019 fueron 35 más; en 2020, 40; en 2021, otros 35...

“En 2024 se incorporarán 54 nuevos examinadores”, recapitula Montserrat

Pérez López, subdirectora general de Formación y Educación Vial de la DGT.

Para aumentar y reforzar la plantilla aún más, pero con un carácter transitorio, la DGT también ha recurrido a la contratación de personal interino. Este tipo de examinadores se pueden solicitar en dos supuestos concretos: para cubrir una plaza vacante hasta la incorporación definitiva de la persona destinada a esa plaza o en caso de una acumulación puntual de tareas en un periodo concreto.

En 2022 se autorizó el nombramiento de 50 de estos examinadores interinos por vacante y 60 de los escogidos por acumulación de tareas. El año pasado, 2023, se nombró a otros 60

interinos más por un periodo de 6 meses. “Además, disponemos de 17 examinadores itinerantes para reforzar a las Jefaturas que en momentos puntuales necesitan apoyo, por ejemplo, en caso de producirse una baja”, explica Montserrat Pérez.



EN 2023, SÓLO EL 46% DE LOS ALUMNOS DECLARADOS APTOS APROBARON EN LA PRIMERA CONVOCATORIA.

La CNAE valora estos esfuerzos, pero también considera que se quedan cortos. “Los funcionarios interinos ayudan, pero no suponen la solución definitiva. También se ha intentado paliar la escasez de efectivos en algunas Jefaturas con la aprobación de horas extra, aunque pocos examinadores quieren asumirlas. Reconocemos que DGT es consciente del problema y traslada sus peticiones a Interior y Hacienda, pero, cuando llegan a Función Pública, quedan atascadas”, resume Tere Coll.

VARIOS ENFOQUES. A la vista de los datos, Pere Navarro, director de la DGT, apunta a otro factor que podría estar influyendo en esta cuestión: “El problema no es la falta de examinadores, sino de personal para atender el trabajo administrativo y tramitar los resultados”. Las cifras también aportan otra pista más sobre por qué existen tantos alumnos esperando para examinarse de la prueba de circulación. En 2023, de los que aprobaron dicho examen del permiso clase B, sólo el 46% lo consiguió en primera convocatoria. El 25% lo logró en la segunda, el 14% en la tercera y un 15% aprobó en la cuarta. ♦

AUMENTAN LAS ASPIRANTES A GUARDIA CIVIL DE TRÁFICO

Las mujeres que vigilan la carretera

La presencia de la mujer en profesiones que han sido tradicionalmente de hombres es cada vez mayor. Siguiendo a las pioneras que abrieron la puerta en su momento, las profesionales van poco a poco ocupando un lugar en todos los sectores de la vida social, económica y política. Así sucede también en el cuerpo que en España se encarga de la vigilancia y control de las carreteras, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

• Nuria HERRAIZ

Que una mujer forme parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), ya sea en atestados o como motorista, hoy no es noticia. Si lo fue en 1991, cuando entraron en la Academia de la Guardia Civil para realizar el curso de Tráfico, modalidad Atestados e Informes. Eran cinco y habían pasado tres años desde que en 1988 el cuerpo se abriera a la entrada de mujeres. También fue novedad en 1993 cuando dos mujeres realizaron el curso en la modalidad de Motorista.

Actualmente hay 185 mujeres desempeñando su trabajo en la Agrupación, un 2,14% del total de más de 8.500 integrantes. Parece poco. Por ahora, porque el pasado 26 de enero se incorporaban 220 nuevos guardias alumnos en prácticas, entre ellos, 41 mujeres, el 18,63% del grupo. Esto demuestra que cada vez más mujeres ven en la ATGC la posibilidad de desarrollar su carrera profesional.

LABOR DURA Y GRATIFICANTE. La realidad es que el porcentaje de representación femenina en todo lo relacionado con la vigilancia de las vías interurbanas es similar a la que podemos encontrar en el

transporte por carretera, donde sólo entre el 2 y el 3% son conductoras profesionales. Sin embargo, en ambas profesiones se pueden encontrar testimonios similares sobre la vida en la carretera.

“La especialidad de Tráfico es dura: La Agrupación es todo el día en la carretera, llueva, nieve... , pero tiene una cosa que engancha: es muy gratificante auxiliar al usuario en un siniestro vial, estar con la familia. Es muy reconfortante ver la reacción de las personas a las que has ayudado”, asegura Laura Granja, capitán de la ATGC.

Hay que tener en cuenta que, según los datos del Ministerio de Interior, en 2022, la Agrupación recorrió más de 96,3 millones de kilómetros para cumplir con su labor de vigilar y regular el tráfico, además de garantizar la seguridad de la circulación y auxiliar a las personas que lo necesitan. Eso obliga a una presencia constante a pie de carretera, ya sea para denunciar infracciones, auxiliar, investigar un siniestro vial o vigilar que el transporte se adecúe a la normativa.

Durante ese mismo año, la ATGC empleó casi 7 millones de horas en las casi 450.000 patrullas realizadas, y presentó más de dos millones de denuncias por delitos contra la seguridad vial relacionados



Mujeres en las diferentes áreas de la ATGC

Modalidades	Nº de mujeres
Dirección A (Oficial)	2
Dirección B (Suboficial)	3
Atestados B (Suboficial)	6
Motoristas	35
Atestados C	136
GATI (Curso de Aptitud en Tecnologías de la Información)	1
Plana mayor	2
TOTAL	185

con el consumo de alcohol y drogas al volante, el exceso de velocidad o el permiso de conducir, entre otros. Las 185 mujeres de la Agrupación de Tráfico han formado parte de ese engranaje para hacer más seguras las carreteras.

En este sentido, la capitán Granja reivindica el papel de las sanciones en la regulación del tráfico: *“Tenemos esa cara amarga de que denunciamos, pero es nuestra*



ENTREVISTA LAURA GRANJA

Capitán de la ATGC



“Siempre he tenido el apoyo necesario”

Laura Granja tiene 31 años y es capitán de la ATGC. Como jefe 2º del Subsector de Tráfico de Sevilla, su principal tarea es el impulso y la planificación de los servicios en la provincia, atendiendo a eventos como fiestas locales, romerías, campañas de la DGT, etc. A ello se suma la gestión del personal del Subsector, que cuenta con unos 260 efectivos, a las órdenes de un comandante (jefe de Subsector).

¿Cómo fue entrar en la ATGC?

Fue fácil porque mi padre y mi madre son guardias civiles. Elegí la modalidad de motorista porque desde siempre cada vez que veía a los compañeros en la moto me quedaba embobada. Luego ya en la Academia de Aranjuez me conquistaron del todo y tenía claro que quería hacer el curso de Tráfico para entrar en la ATGC.

¿Mayores dificultades por ser mujer?

Acabé mi formación en 2016 y mi primer destino fue en Seguridad Ciudadana en el norte de Burgos. Siempre he sentido que tenía el apoyo necesario, también de mis subordinados. Mi madre a lo mejor sí encontró en sus inicios más reparos, pero no un trato desfavorable por parte de sus compañeros, y la Guardia Civil ha mejorado mucho desde entonces.

¿Cuál es el papel del Comité de Igualdad de la Guardia Civil?

En cada asociación hay un representante de Igualdad, que recaba las necesidades en este campo y las expone en ese comité para que la Guardia Civil sea consciente de dónde tiene que focalizar las medidas.

¿Animaría a seguir su ejemplo?

Mi madre fue de la primera promoción. Yo le digo que abrieron brecha. Cuando yo entré en el curso de unos 70, 8 éramos mujeres. Ahora se está consiguiendo que vengan más y yo las animo porque hay especialidades para todos en la Guardia Civil, ya te gusten los animales, el mar, las motos... Hay hueco para todas.

manera de intentar concienciar al usuario de que ha realizado una conducta anómala en carretera y nuestra función no es otra que hacerle consciente de que a veces gracias a que le paramos hemos conseguido evitar un siniestro. Nuestra función principal no es denunciar, sino evitar que se produzcan siniestros viales y la denuncia es una enseñanza al usuario: una manera de decirle 'lo has hecho mal, has cometido una infracción que podría haber ocasionado algo más grave en carretera'".

MOTORISTAS DE LA AGRUPACIÓN.

La mayoría de las mujeres de la ATGC, el 78%, trabajan en la modalidad de Atestados (ver cuadro adjunto), lo que supone acudir al lugar de los siniestros y recopilar datos para resolver responsabilidades.

Tan sólo el 18% de las 185 guardias son motoristas. La capitán Granja, la mujer de más alta graduación en la ATGC, es una de ellas, y tiene claro el riesgo: *“En las motocicletas somos un vaso de cristal. No es lo mismo que ir en un vehículo de cuatro ruedas y debemos ser conscientes de que el margen de maniobra que tenemos con la motocicleta es mucho menor, entonces tenemos que conducir con un margen de seguridad mucho, mucho mayor”.*

Además, la capitán insiste en la seguridad con la que cuentan a la hora de salir a la carretera en sus motos: *“La motocicleta que tiene la ATGC es muy segura, es có-*

moda para aguantar todas las horas que tenemos que estar de servicio, es estable. Y vamos equipadas de pies a cabeza incluso en verano. También se están implementando chalecos airbags y hay un estudio constante para ver cómo mejorar la seguridad vial de los compañeros”.

El riesgo y la dureza de la profesión ya no es un impedimento para la entrada de las mujeres en este cuerpo. Un nuevo hito llegó en septiembre de 2022, con la incorporación de la guardia civil Noelia Esteban Muelas al puesto de instructor-monitor de conducción de motocicletas de la Escuela de Tráfico en Mérida.

RECONOCIMIENTOS.

Como Laura y Noelia, otras mujeres han optado por la especialidad de Tráfico de la Guardia Civil. Su labor se ha reconocido por la Asociación de Ingenieros de Tráfico y Técnicos de Movilidad (AITTM), que hasta en cinco ocasiones ha incluido a mujeres de la Agrupación entre las ganadoras del premio “La Mujer en la Gestión del Tráfico”. En 2017, fue premiada Mónica Falgueras Velázquez, la primera mujer motorista de la Guardia Civil en el dispositivo de seguridad de la Vuelta Ciclista a España.

Todo ello es muestra de un trabajo imprescindible para el ecosistema de la seguridad vial, en el que con el tiempo también se está normalizando la presencia de la otra mitad de la sociedad. ♦

Sonsoles Ónega

PRESENTADORA DE TV Y PREMIO PLANETA CON “LAS HIJAS DE LA CRIADA”

“No siempre somos conscientes de los peligros que hay al volante”

Dice Sonsoles Ónega que asume cada día como un aprendizaje, una experiencia, un borrador en blanco... Una actitud que, unida a la disciplina y a no mirar a la meta, le ha ido muy bien. Su último éxito fue ganar el último premio Planeta con “Las hijas de la criada”, una novela en la que dos niñas son intercambiadas al nacer. Miembro de una saga de periodistas, le gusta la experiencia de conducir, ha tenido un buen susto en la carretera y cree que tanto en la televisión como al volante hay que controlar las frenadas.

• P. ORTEGA

• Fotos: Javier OCAÑA

Sonsoles Ónega obtuvo el carné de conducir nada más cumplir los 18 años por comodidad y autonomía. Le apasiona ir al volante y viajar, sobre todo a su añorada Galicia. Ahora lo hace en un vehículo eléctrico por compromiso medioambiental. Reconoce que le gusta la velocidad, pero se ajusta a las normas. Eso sí, alguna vez ha utilizado el coche, en los semáforos, como un set de maquillaje antes de llegar al plató de Antena 3 y ponerse al frente del programa “Y ahora Sonsoles”.

¿Cómo definiría la novela con la que ha ganado el Planeta?

Es la historia de una familia gallega que recorre casi entero el siglo XX. Es una novela de emociones, de historias que se entrelazan y se acaban fundiendo por la trama que la gobierna: el intercambio de dos niñas en sus cunas al poco de nacer.

Las mujeres de su novela se rebelan contra el tiempo que les toca vivir. ¿Cree que todavía quedan motivos para la rebelión?

Sí y no. Creo que aún no sabemos diagnosticar con acierto las partículas invisibles que impactan

contra nosotras. Y eso hace que transitemos por el mundo con más inseguridad que los hombres. La arquitectura legislativa está hecha, tenemos libertades y derechos, se ha corregido el Código Penal..., pero todavía hay espacios de desigualdad y muchos están en los hogares.

En la novela se cuenta la historia de una familia de conserveros. ¿Por qué ha elegido este gremio?

Quería sumergirme en la Galicia del mar y fue una casualidad que diera con las grandes familias conserveras gallegas.

¿Le gusta regresar a Galicia? ¿Va en coche?

Vuelvo siempre que puedo, que es menos de lo que me gustaría. Galicia es abrigo e inspiración. Viajo en coche porque el tren solo llega a Ourense y las conexiones de avión no siempre son compatibles con mis horarios.

¿Qué es más difícil para usted: conducir un coche o conducir un programa de TV?

Ambas son conducciones de alto riesgo. Si te equivocas al volante, te puede costar la vida, pero ni en un plató ni al volante puedes pasarte de frenada.

¿Cuáles son sus hábitos de movilidad?





“NI EN UN PLATÓ
NI AL VOLANTE
PUEDES PASARTE
DE FRENADA”.

Sonsoles Ónega

► Conduzco un coche eléctrico que me obliga a tener rutinas de carga. Voy y vengo a la tele por autopista, así que tengo que cargar baterías casi todos los días. Me gusta conducir y el coche es casi una oficina y un set de maquillaje. Confieso que en los semáforos me he maquillado más de una vez (y de dos).

¿Algún suceso en la carretera que no haya olvidado?

Sí, fue terrible. Una vez, volviendo de Galicia, impacté contra la rueda que perdió el coche de delante. ¡Menudo susto! Mi coche se quedó inutilizado en una cuneta.

¿Sigue a rajatabla las normas al volante? ¿O tiene algo que confesar?

No sé si contarlo... pero hace unos 10 años tuve que hacer el curso de recuperación de puntos. Fue muy educativo, porque no siempre somos conscientes de los peligros que hay al volante.

¿Desde cuándo conduce? ¿Tuvo prisa por sacarse el carné?

Desde los 18. Y sí, tuve muchísima prisa porque vivo a las afueras de Madrid y, entonces, no teníamos las líneas de autobús que hay ahora.

¿Algún mensaje para los que envían whatsapps desde el coche?

¡Que no los manden, por favor!

¿Le preocupa el imperio del coche en las ciudades? ¿Cree necesario peatonalizar los cascos históricos?

Sí, me preocupa el impacto de los coches en las ciudades, y también que nos quieran convencer de las bondades del coche eléctrico y no faciliten las infraestructuras mínimas. Ir a Galicia, por ejemplo, te puede llevar ocho horas enredada en encontrar estaciones de carga... más el tiempo que necesitas en cargar. Sí, creo que habría que ampliar las zonas peatonales de las ciudades, pero con sentido común.

¿Por qué decidió comprar un coche eléctrico? ¿Lo recomendaría?

Sin duda, lo recomendaría. Yo asumí ese compromiso personal, pero a veces pienso... ¡no me vale para viajes largos!

¿Cómo resolvería que las personas que van perdiendo facultades con la edad condujeran sin causar peligro?

La respuesta es sencilla. Una merma de capacidades debería impedir conducir,



pero una persona mayor en "perfecto estado de revista", ¿por qué no?

¿Algún pasaje de sus novelas transcurre en una carretera?

En muchas hay pasajes que transcurren en una carretera. En "Las hijas de la criada", Clara hace un viaje emocionante a Madrid donde se va a encontrar con el amor de su vida. ¡Y algo más! Es la primera mujer que condujo un coche en Punta do Bico, donde transcurre la novela.

"ME GUSTA CONDUCIR RÁPIDO, PERO SIEMPRE DENTRO DE LAS NORMAS".

¿Alguna relación entre la literatura y el universo de la movilidad?

Los viajes son la mejor relación. A mí me gusta incorporarlos en mis novelas, porque son momentos reflexivos de los personajes. Ahora estoy inmersa en el mundo de las diligencias. ¡Imagínate!

¿Le gusta la velocidad? ¿Cómo es su forma de conducir?

Me gusta conducir rápido, pero todo dentro de un límite y dentro de las normas. Lo de ir deprisa tiene que ver con mi carácter. También ando rápido por los pasillos de la tele.

Contó que fue testigo de cómo se cocían unos huevos al sol en un automóvil. ¿Qué otras cosas raras ha visto en un coche?

Una vez conté en Tele 5 una historia tris-tísima de un hombre que perdió todo y vivía en un coche. Curiosamente, la misma historia se ha repetido hace poco y ha salido también en Antena 3. A veces el coche es la casa...

Televisión, familia, literatura, entrevistas... ¿Cómo se organiza?

Con disciplina y sin mirar a la meta. Yo trabajo al día, sabiendo que cada mañana empieza un aprendizaje, una experiencia, un borrador...

Antes que el Planeta, obtuvo el Fernando Lara. ¿Para qué sirven los premios literarios?

¡Para meter presión! No, es broma. Los premios son la bendición de un jurado que debe ser correspondida por el lector.

¿Qué es el éxito?

El éxito es una moneda al aire. A veces cae de cara y otras, de cruz. El éxito es también un altavoz y a veces es una máquina trituradora de libertad. Yo lo observo con distancia.

Dice que somos los libros que hemos leído. ¿Cuáles son sus tres o cuatro autores esenciales?

Delibes, Cela, García Márquez, la Allende de los 80 y 90... Y muchos más.

¿De dónde le viene su pasión por la literatura?

De ver muchos libros en casa, de gozar con las lecturas adolescentes y de descubrir que puedes crear mundos alternativos al que te ha tocado vivir.

¿Cuáles fueron las lecturas que más le impactaron de niña?

Siempre cito como primer libro del que tengo memoria "El camino" de Delibes, pero supongo que no era muy niña cuando cayó en mis manos.

¿Cuántos kilómetros ha hecho aproximadamente desde que ganó el Planeta?

¡Uy! No sé. Tendría que echar cuentas, pero hemos quemado muchos kilómetros. Hemos recorrido España de norte a sur, pasando por el este valenciano, catalán y, próximamente, murciano. Incluso hemos viajado a Canarias.

Si no es indiscreción, ¿a qué va a dedicar el millón de euros con que está dotado el premio Planeta?

A ahorrar por si vienen mal dadas. Y a ampliar mi biblioteca, porque ¡ya no me caben los libros! ♦



NUEVOS COCHES PARA TODOS LOS GUSTOS

Elegimos 10 para 2024

Este año llega cargado de muchos y buenos modelos. La electrificación sigue avanzando, las propuestas diésel bajan volumen y los eléctricos puros estarán

cada vez más presentes. La lista es inmensa. Nosotros **hemos hecho una selección de 10 para este 2024.**

Llegarán al mercado durante los próximos meses, aunque algunos de ellos ya pueden reservarse. Entre las novedades que nos ofre-

• S. L.

ce este año, podemos encontrar algún que otro modelo clásico que se reinventa para adaptarse a los nuevos tiempos. Los motores eléctricos o híbridos siguen avanzando y ya ofrecen más alternativas. Además, las marcas

apuestan cada vez más por la seguridad, por lo que ya muchos de estos vehículos incorporan de serie los asistentes a la conducción. Apostar por la seguridad vial siempre tiene al final una recompensa.



DACIA DUSTER

Llega en verano. Tercera generación con diseño renovado, equipamiento más amplio y motores más eficientes. Estrena accesorios (YouClip) que permite anclar diversos elementos (soporte para móvil, gancho y conjunto formado por linterna, portabebidas y gancho), muy útil. Volumen del maletero de 332 litros en las versiones de tracción delantera y de 284 litros en las de tracción total.





CITROËN C3

Un modelo de siempre que se apunta al eléctrico, el e-C3, de 113 CV y autonomía de 300 km, que llegará en primavera. Después se sumarán versiones de gasolina. Mide 4,02 metros y cuenta de serie con sensores traseros de aparcamiento, programador de velocidad con sistema de lectura de señales de limitación de velocidad, alerta por cambio involuntario de carril o faros de ledes.



VW GOLF

A mediados de año, la marca alemana rediseña la octava generación de su afamado Golf, con versiones gasolina, diésel, híbridas ligeras e híbridas enchufables. Promete más calidad interior y mejores sistemas de infoentretenimiento y software de nueva generación. Cinco niveles de equipamiento: Golf, Life, Style, R-Line, GTE y GTI. El sistema multimedia MIB4 es nuevo en el Golf y lleva integrada la aplicación de inteligencia artificial Chat GPT.



RENAULT 5

Al final del verano llega el Renault 5 E-Tech, de 3,95 metros de largo, el renacimiento de un ícono. Habrá 3 opciones de motor, 95, 120 o 150 caballos, y con su batería de 56 kWh podrá recorrer hasta 400 km. A la van-



VOLVO EX30

El SUV más pequeño de la gama, de 4,23 metros, está ya a la venta sólo en eléctrico: dos con tracción trasera de 272 CV y autonomía de 344 km y de 480 km, respectivamente; y un tracción total de 428 CV con autonomía de hasta 460 km. Tres equipamientos (Core, Plus y Ultra), todos ellos cargados de seguridad: programador de velocidad activo, sensores traseros de aparcamiento o la cámara de visión trasera.



CUPRA TAVASCAN

A final de año llega este primer SUV coupé eléctrico de Cupra. De 4,64 metros de largo, se puede adquirir con 286 CV y tracción trasera (versión Endurance, 210 kW) o con 340 CV y tracción total (versión VZ, 250 kW). La Endurance (sin motor delantero) tiene una autonomía oficial de 550 km. Incorpora el adelantamiento asistido en autopistas. Llega al mercado a finales de año.



PORSCHE MACAN

Segundo modelo totalmente eléctrico de Porsche que llega en primavera. De 4,78 metros de largo, tiene 2 versiones: Macan 4 (387 CV y 613 km de autonomía) y Macan Turbo (585 CV y 591 km de autonomía). Las potencias máximas pueden llegar, de forma temporal, a 408 y 639 CV, respectivamente, con la función "overboost". Se puede elegir entre 4 modos de conducción: Normal, Sport, Sport Plus y Off road.



BMW X2

Modelo muy bien equipado y con gran abanico de motorizaciones, (también diésel). Este SUV de 4,55 metros de largo también tendrá gasolina, hibridación ligera con etiqueta ECO, y, por primera vez, versión eléctrica, el iX2, que llega en marzo, con etiqueta CERO. Anuncia una autonomía de hasta 449 km. De serie cuenta con programador de velocidad con función de frenado y sistema de frenada de emergencia, entre otros elementos.



guardia en seguridad con sistemas como el control de crucero adaptativo inteligente que se anticipa a las condiciones de la carretera y la conducción autónoma de nivel 2 con Active Driver Assist.

LEXUS LBX

El lujo de Lexus en el formato más pequeño. Es su SUV más pequeño y llega en marzo. Mide 4,19 metros de largo y sólo está disponible con un sistema de híbrido no enchufable de 136 CV, con etiqueta ECO, con tracción delantera o total. Además del acabado básico LBX, se ofrece con cuatro niveles de estilo. Lexus agrupa los sistemas de seguridad y ayuda a la conducción bajo el nombre Lexus Safety System+.



PEUGEOT E-3008

Versión eléctrica del SUV, de 4,54 metros, con tres combinaciones motor-batería: de 210 CV, con autonomía de 525 km; Motor Dual de 320 CV, tracción total y misma autonomía; y Long Range, de 230 CV y autonomía de hasta 700 km. Tiene 2 niveles de acabado (Allure y GT). Entre los asistentes a la conducción, destaca que combina el funcionamiento del programador de velocidad activo con el del mantenimiento de carril para ofrecer un guiado automático.



Peugeot E-308

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 39.450 €



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



Estética:	8
Acabado:	7,5
Habitabilidad:	7
Maletero:	7,5
Confort:	7,5
Potencia:	6,5
Cambio:	7,5
Aceleración:	6,5
Consumo:	7,5
Nota media:	7,2
Estabilidad:	7,2
Suspensión:	7,5
Frenos:	7,5
Luces:	7,5
Media seguridad:	7,4

LO MEJOR

- Diseño con personalidad
- Facilidad de conducción
- Equipamiento de serie completo

LO PEOR

- Hay alternativas con baterías más grandes
- Puesto de conducción: o lo amas o lo odias
- Las versiones PHEV, más interesantes

La opinión de
autofácil

Versión eléctrica del Peugeot 308 que mantiene las 5 puertas y un diseño muy diferenciador. Tiene un interior similar, con espacio suficiente para 4 adultos (homologa 5 plazas) y ese peculiar puesto de conducción denominado i-cockpit por Peugeot y que no termina de convencer a todo el mundo por la necesidad de llevar el volante demasiado bajo. Por calidad, está a la altura de sus principales competidores. También apuesta por una gran pantalla central que tiende

a distraer en exceso cuando hay que manejar algo en marcha (climatización). Cuenta con una batería de 50,8 kWh de capacidad útil que le permite homologar un consumo de 416 km (hay alternativas con más de 70 kWh). Esta batería permite cargar a un máximo de 11 kW en corriente alterna (en domicilio, 5 horas) y hasta 100 kW en corriente continua (carga rápida, 30 minutos). Con tracción delantera, como sus hermanos de gama, es capaz de acelerar de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos.
www.peugeot.es

MOTOR: Eléctrico, 156 CV.

CARBURANTE: Eléctrico.

EQUIPAMIENTO: Climatizador, cuatro elevavinas eléctricos, llantas de aleación de 18 pulgadas, faros de Led, Stop&start, control de velocidad, pantalla central... entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,36 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 1,46 m.

MALETERO: 361 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 14,9 kWh/100 km.

Royal Enfield Himalayan 450

La opinión de
SOLOMOTO

Desde la India llega la nueva trail para el carnet A2, una moto muy espartana pero que resistirá sin pestañear el maltrato del día a día o de una excursión off road. Su nuevo motor Sherpa 450 combina una buena entrega de potencia, 40 CV, con un consumo contenido y ligereza, y su parte ciclo es muy efectiva, tanto en carretera como en pistas de tierra. Y es que su llanta delantera de 21" ya indica que ha sido pensada para el off road, pero no le hace ascos al asfalto. Con componentes correctos para el precio al que se ofrece, no se le puede reprochar nada, quizás frenos con más mordiente, pero nada más. Los acabados también son muy correctos, sencillos, con una instrumentación digital simple que incluye navegador GPS "turn to turn", toma USB y Bluetooth. La marca anuncia más de 450 km de autonomía gracias al depósito de 17 litros, hecho que corroboramos, una buena noticia para nuestro bolsillo. Es una moto todo uso, versátil, fácil de conducir y accesible a todo el mundo, con asiento ajustable en dos alturas y un precio increíble.
www.royalfield.com/

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 5.900 €

EMISIONES DE CO₂:
86,8 g/km
IMP. MATRIC.:
0%



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

LO MEJOR

- Precio ajustado
- Motor de buena respuesta
- Parte ciclo solvente

LO PEOR

- Tacto del freno poco contundente
- Manetas no regulables
- Pantalla TFT poco intuitiva

MOTOR: 4 tiempos y un cilindro.

- **Cilindrada:** 452 cc.
- **Diámetro:** 84 x 81.5.
- **Arranque:** Eléctrico.
- **Encendido:** Electrónico digital.
- **Depósito:** 16 litros.

TRANSMISIÓN: Por cadena.

FRENOS: Disco delantero y disco trasero, con ABS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla; trasera, un amortiguador.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 90/90x21"; trasero, 140/80x17".

DIMENSIONES:

- **Longitud:** 2.285 mm.
- **Altura asiento:** 825/845 mm.
- **Peso:** 196 kg.

Toyota C-HR 140 H

LO MEJOR

- Eficiencia global
- Kilómetros recorridos en uso urbano
- Dinámica y confort

LO PEOR

- Impresión de espacio en plazas traseras
- Maletero algo reducido
- Visibilidad hacia atrás

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 32.500 €



EMISIONES DE CO₂:

105 g/km

IMP. MATRIC.: 0%

Estética:	9
Acabado:	7
Habitabilidad:	7
Maletero:	6
Confort:	8
Potencia:	7
Cambio:	7
Aceleración:	7
Consumo:	9
Nota media:	7,4
Estabilidad:	8
Suspensión:	8
Frenos:	8
Luces:	8
Media seguridad:	8

La opinión de autopista

La casa Toyota siempre ha tenido unos coches talismán. El C-HR es uno de ellos. Esta segunda generación afina las cualidades de la anterior, con mejores calidades y prestaciones. Puede tener tracción total o versión híbrida enchufable con 66 km de autonomía eléctrica. El 140H es la versión "de batalla", la más accesible por precio. Se mueve bien en el tráfico real, con consumos asombrosos. En ciudad, el sistema híbrido baja el coste; en carretera, sigue gastando poco, pero con mayor

refinamiento de uso, un sonido mecánico más contenido y armónico y mejoras en el chasis para una conducción muy ágil y segura y mejor amortiguación. No es un coche muy amplio, pero hay espacio para 4 viajeros. Esta versión ofrece un mayor maletero de la gama, aunque sigue siendo su punto débil. El puesto de conducción tiene un aspecto más técnico, materiales de mejor tacto, un buen cuadro digital de 12,3 pulgadas con diferentes configuraciones o dos posibles pantallas multimedia, con conectividad al día, pero con mejoras pendientes. www.toyota.es

MOTOR: Híbrido térmico de gasolina de 98 CV y eléctrico de 95 CV.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Alerta de cambio de carril, fatiga, tráfico trasero cruzado, presencia de peatones o ciclistas, ayuda al aparcamiento delantero y trasero, control de crucero adaptativo, faros led, mandos multifunción en volante, reconocimiento de señales de tráfico, acceso y arranque sin llave, climatizador bizona, Apple CarPlay y Android Auto sin cables y llantas de aleación.

DIMENSIONES: Longitud 4,36 m. • Ancho 1,83 m. • Alto 1,56 m.

MALETERO: 388 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 4,8 l/100 km.

BYD DOLPHIN

La opinión de Motor16

BYD es una marca china que aterrizó el pasado año en nuestro país y que ha creado una gama que ya va por 6 modelos. El BYD Dolphin apuesta por la democratización de la movilidad eléctrica con este modelo que, en una primera oleada, tiene una batería de 60,4 kWh, autonomía de 427 km y 204 CV de potencia. Este coche nos ha transmitido buena sensación de calidad, tanto por materiales como por aislamiento del habitáculo. A 120 km/h apenas se aprecian ruidos aerodinámicos o de rodadura, por lo que está a la altura de cualquiera de sus rivales europeos y asiáticos. Sus prestaciones son notables, en aceleración y a la hora de recuperar velocidad. En cuanto al consumo, la cifra oficial de 15,9 kWh/100 km se puede reducir sin mucha complicación durante el uso diario. En cuanto al comportamiento, la suspensión filtra a la perfección los baches, lo que unido a la buena insonorización, lo convierte en un coche bastante cómodo. Una magnífica alternativa para adentrarse en la nueva movilidad eléctrica de la mano de uno de los líderes de esta tecnología a nivel mundial. www.byd.com/es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 35.690 €

EMISIONES DE CO₂:

0 g/km

IMP. MATRIC.: 0%



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

MOTOR: Motor eléctrico trasero. 204 CV (150 kW) de potencia.

CARBURANTE: Electricidad.

EQUIPAMIENTO: 8 airbags, alerta y asistente de cambio involuntario de carril, de tráfico trasero, de fatiga del

conductor, luces automáticas, ayuda al aparcamiento, frenado automático de emergencia, pantalla táctil orientable de 12,8 pulgadas, arranque sin llave, asistente de voz, aire acondicionado..., entre otras opciones.

DIMENSIONES: • Longitud 4,29 m. • Ancho 1,77 m. • Alto 1,57 m.

MALETERO: 345 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 15,2 kWh.

AUTONOMÍA: 427 km.

Lexus, la marca más fiable

El último informe anual elaborado por J.D. Power, empresa dedicada a la investigación de mercados, vuelve a colocar a Lexus (135 averías por cada 100 vehículos) y a Toyota (147) como los fabricantes más fiables del mercado. El estudio, que evalúa más de 180 puntos de nueve categorías distintas, destaca los sistemas de infoentretenimiento como el apartado con mayor número de problemas (49,1 por cada 100 vehículos), casi el doble que la siguiente categoría. El estudio señala asimismo un au-



mento notable del número de problemas relacionados con las asistencias al conductor y apunta que los vehículos electrificados son los más problemáticos: los propietarios de eléctricos (256 problemas por cada 100 vehículos) e híbridos

enchufables (216) experimentan más inconvenientes que los de híbridos (191) y gasolina (187). Este último informe de J.D. Power ha analizado las respuestas de más de 35.000 propietarios de vehículos comprados en 2021.

200.000 motos matriculadas en 2023

Según ANESDOR, 199.210 motos fueron matriculadas en 2023 (+13% respecto a 2022), con aumentos destacados en las cilindradas de más de 750 cc (+24%) y de 126-750 cc (+18%). Por tipo de moto, las escúter fueron las más vendidas con 110.467 matriculas (+14%). También crece la venta de triciclos (+13%, 3.986 unidades matriculadas), microcoches (+1,4%, 3.511 unidades) y quads (+0,8%, 4.122 unidades). En cambio, los ciclomotores registraron una caída en las ventas (-6,5%, 14.701 unidades). En la categoría de eléctricos, motos y vehículos ligeros registran datos negativos (-13%, 14.930 unidades). En total, en 2023 matricularon 225.440 vehículos de dos ruedas y ligeros, un 11% más que en 2022.



MERCEDES-BENZ "Sé una de muchas"

Mercedes-Benz ha lanzado la campaña 'Sé una de muchas' en redes sociales, que ofrece la visión de la vida de mujeres emprendedoras en diferentes ámbitos que se han abierto camino en profesiones supuestamente masculinas: Aya Jaff, empresaria; Dalad Kambhu, jefa de

cocina y propietaria de restaurante; y Alexandra Strassburger, directiva de Mercedes-Benz. La campaña se desarrollará durante todo el año con el fin de "promover la diversidad y la igualdad de oportunidades" para las mujeres, según el propio fabricante.

VOLVO Accidentes en tiempo real

El fabricante sueco Volvo, propiedad del grupo chino Geely, está instalando un sistema que alerta de accidentes como parte del equipamiento de seguridad conectado en todos sus vehículos. Esta nueva función avisa al conductor de los siniestros que hay en su ruta y utiliza los datos en tiempo real proporcionados por las autoridades de tráfico de cada país, aunque también puede servir de los avisos proporcionados por otros usuarios de la vía en vehículos compatibles. De momento, esta nueva función ya está operativa en Dinamarca, aunque llegará a más países.



SUPERVENTAS ENERO-FEBRERO 2024

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

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO: 4.587
2. SEAT IBIZA: 3.133
3. OPEL CORSA: 2.394

FAMILIAR COMPACTO



1. CITROËN C4: 2.421
2. SEAT LEON: 1.354
3. BMW SERIE 1: 1.189

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 489
2. BMW SERIE 2: 276
3. MERCEDES CLASE CLA: 209

MONOVOLUMEN MEDIO



1. BMW SERIE 2 ATOURER: 211
2. VW TOURAN: 138
3. MERCEDES CLASE B: 89

ORA Funky Cat, el mejor eléctrico

El programa europeo Green NCAP, que evalúa la eficiencia energética, ha desvelado la lista de los coches menos contaminantes de 2023, en la que ha incluido además categorías para vehículos diésel y gasolina. El modelo eléctrico ORA Funky Cat, del grupo chino Greal Wall Motor (GWM) obtiene las mejores calificaciones en la categoría de vehículo totalmente eléctrico y también en la de familiares pequeños. Estos son

todos los ganadores de Green NCAP 2023 por categorías:

- **Automóvil eléctrico y automóvil familiar pequeño:** ORA Funky Cat
- **Diésel:** Opel/Vauxhall Mokka
- **Gasolina:** Škoda Kamiq
- **Ejecutivo:** Tesla Model S
- **Monovolumen pequeño:** Renault Kangoo
- **SUV pequeño:** VW ID.5



Volador y eléctrico por 285.000€

El Mobile World Congress celebrado el pasado mes de febrero en Barcelona exhibió este prototipo de coche volador, el Model A, una berlina 100% eléctrica con capacidad para dos personas, una velocidad máxima de 56 km/h, autonomía de conducción de 320 kilómetros y de 160 kilómetros de vuelo y un sistema de despegue y aterrizaje vertical similar al de los



drones. La compañía que lo ha creado, la estadounidense Alef Aeronautics, que tiene ya más de 2.800 reservas, ha diseñado este coche volador

como solución para los atascos en las grandes ciudades. Llegará al mercado a finales de 2025, con un precio de venta de 285.000 euros.

SEAT

Acuerdo con Barcelona

Barcelona y SEAT han firmado un acuerdo para el desarrollo de la movilidad eléctrica, que busca promover el uso de vehículos electrificados y mejorar la infraestructura metropolitana para recarga eléctrica. Con este acuerdo, SEAT compartirá con la ciudad sus conocimientos en movilidad, innovación y electrificación para facilitar el desarrollo de proyectos en estos ámbitos.

Impuesto de matriculación: 11,5% más

La recaudación por el impuesto de matriculación fue de 724 millones de euros un 11,5% más en 2023, según datos de la Agencia Tributaria. Este aumento de los ingresos se explica por el crecimiento de las matriculaciones (+16,7% según ANFAC) y por la venta de vehículos SUV (vehículo con características 'todoterreno') de gasolina, según fuentes del sector del automóvil. El precio medio de un coche fue de 23.666 euros, 1.490 euros más que el año anterior (+6,7%).

HONDA

Un airbag que 'abraza' al conductor

Honda quiere que el airbag sea un elemento más de seguridad y esté más integrado en la moto, por lo que ha diseñado uno en forma de W que al inflarse se abraza al motorista protegiéndole el pecho. Además, la bolsa de aire se

separa completamente de la moto tras el impacto, como ocurre con el airbag en el modelo Gold Wing (instalado en 2007), y permitiendo que el motorista no sea arrastrado por la moto y siga protegido al mismo tiempo.



TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 3.439
2. PEUGEOT 2008: 3.320
3. VOLKSWAGEN T-ROC: 1.942

TODOTERRENO MEDIO



1. MG ZS: 3.092
2. DACIA DUSTER: 1.889
3. ŠKODA KAROQ: 1.295

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3: 1.136
2. TESLA MODEL Y: 956
3. MG MG4: 419

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA: 3.921
2. NISSAN QASHQAI: 3.399
3. FIAT 500: 2.714

TECNOLOGÍA PARA HACER MÁS FÁCIL LA VIDA AL VOLANTE

Aparcamiento con asistencia

También llamado **'Park Assist'**, es un sistema que ayuda al conductor a aparcarse su vehículo más fácilmente y con menos esfuerzo, incluso en los sitios con el espacio más reducido.

• Diego DE LA VEGA

Hay en día, los coches modernos cada vez salen de fábrica con más asistentes al conductor, tanto en materia de conducción como de seguridad. Y ante el aumento de tamaño de los vehículos y el espacio cada vez más reducido para aparcarse, uno de los preferidos, sobre todo en las grandes ciudades, es el asistente de aparcamiento, una tecnología que facilita la maniobra a la hora de aparcarse nuestro coche.

¿CÓMO FUNCIONA?

Para comenzar con la ayuda en esta maniobra, se debe pulsar un botón dispuesto a tal efecto que suele ubicarse en el salpicadero o en la zona central junto al freno de mano. Entonces, los diferentes sensores del vehículo se activan y se comienza la búsqueda de un hueco apto para las medidas del coche. Suele funcionar por debajo de 30 km/h y a no más de metro y medio de distancia de la fila de coches ya aparcados. En cuanto encuentra un hueco disponible y suficientemente grande, el conductor tiene que colocar el coche en la posición que le indica el asistente en la pantalla. A continuación, y tras engranar la marcha atrás, el asistente tomará el control



¿Y SI LLEVAMOS UN REMOLQUE?

La maniobra de aparcamiento se complica bastante si se trata de un coche con remolque. Pero la tecnología también ha pensado en esto y ofrece soluciones para ayudar en estas ocasiones.

El **'Trailer Assist'** o asistente de remolque ofrece al conductor todas las instrucciones necesarias para

de la dirección para situar el vehículo de forma correcta. En algunos asistentes, el conductor también tendrá que frenar; en otros más modernos, el coche frenará solo, pero lo suele hacer de forma repentina y bastante agresiva.

Después, el sistema pedirá que se engrane la primera pa-

aparcarse bien el conjunto de coche y remolque en base al hueco disponible para ambos elementos.

En este caso, no suele tomar el control de ningún elemento mecánico o electrónico del vehículo y se limita a indicar al conductor lo que debe hacer en todo momento.

ra avanzar y el coche solo se encargará de mover el volante para intentar terminar la maniobra. Esto, claro está, si es un aparcamiento en línea. Si es en batería, el asistente también le indicará al conductor todo lo que debe hacer.

Esta es una herramienta especialmente valiosa para



conductores principiantes o cuando el hueco en el que se quiera aparcarse es bastante reducido.

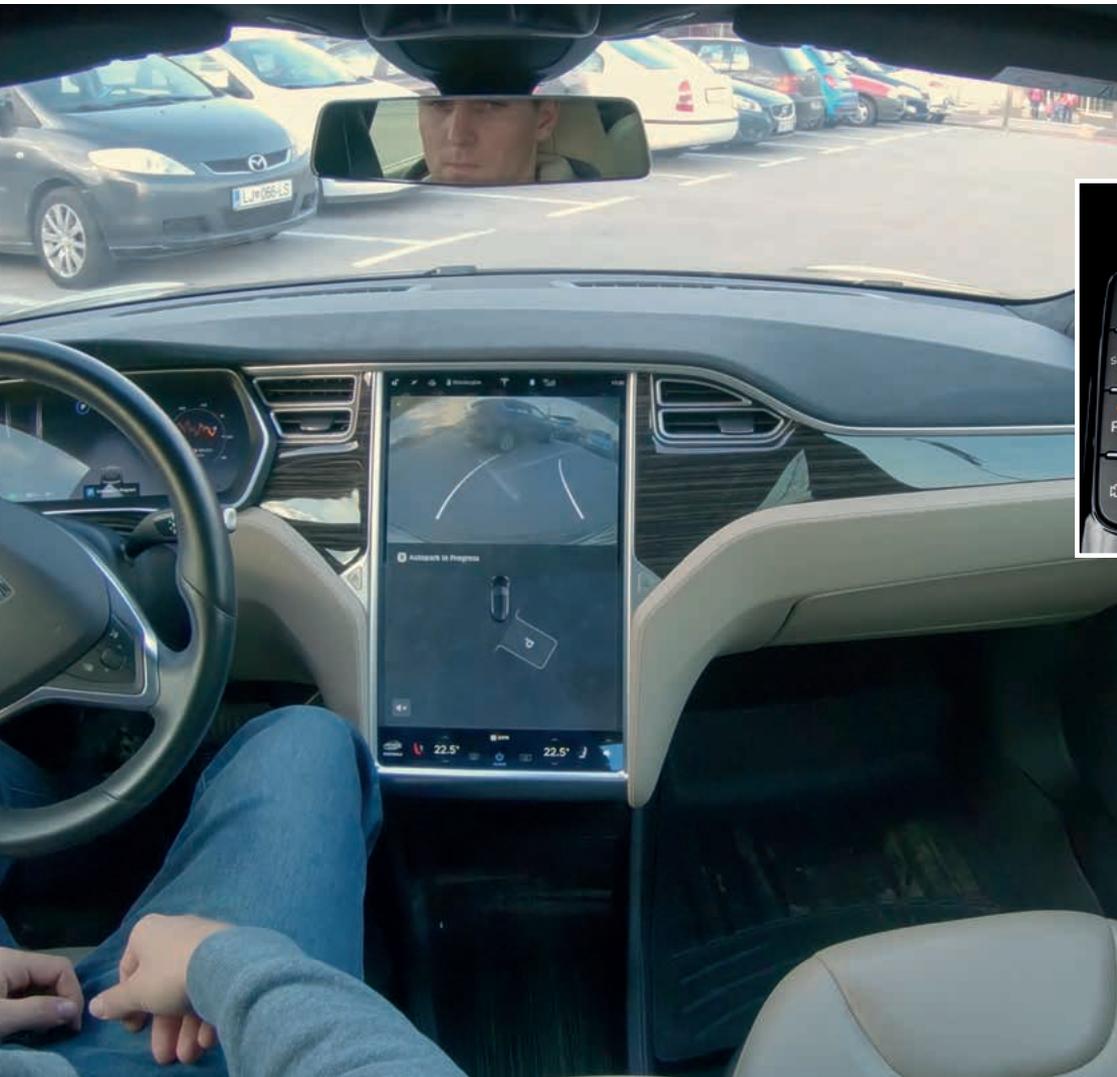
TIPOS DE ASISTENTES DE APARCAMIENTO

Algunos son ya bastante conocidos.

- **Sonoro:** No toma el control del volante ni realiza ninguna indicación. Solo avisa, mediante un pitido intermitente que acelera su cadencia, de que el coche se acerca a un objeto, ya sea por detrás o por delante.

- **Luminoso:** Su función es la misma que el anterior, pero en este caso avisa mediante colores de la proximidad de un obstáculo. El rojo es cuando se está más cerca y existe peligro de choque.

- **Con cámara:** Suele montarse en la parte trasera, pero algunos modelos de más nivel también la llevan delante. La imagen se proyecta en la pantalla central de infoentreteni-



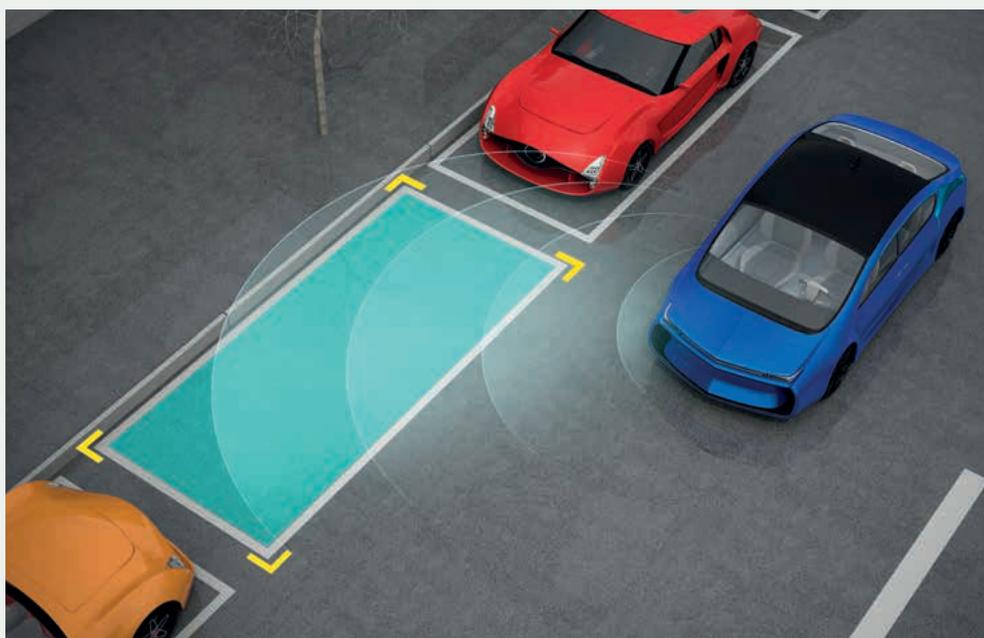
El asistente de aparcamiento suele funcionar por debajo de 30 km/h y a no más de 1,5 metros de distancia de la fila de coches ya aparcados.

miento y suele incluirse información del ángulo de giro, de la distancia, etc.

- **Semi-automático:** Mide el hueco disponible e indica al conductor dónde detenerse para iniciar la maniobra en la que suele tomar el control del volante, dejando acelerador, freno y cambios de marcha al conductor.

- **Automático:** Solo avisa de dónde se debe detener el vehículo. A continuación, toma el control total sin necesidad de ninguna intervención por parte del conductor. A pesar de esto, se puede interrumpir la maniobra en cualquier momento, con solo accionar el volante o cualquier pedal.

- **Remoto:** Es el sistema más avanzado, suele ser opcional incluso en los modelos premium más caros y no es precisamente barato. No obstante, no realiza maniobras complejas de forma automática, ya que permite bajarse del coche y, a través del teléfono inteligente (smartphone), se puede mover el coche de forma remota. Pero, los movimientos suelen estar muy restringidos y casi sólo en línea recta hacia delante o hacia atrás. Se suele utilizar en huecos muy estrechos, donde es difícil acceder o bajarse del coche una vez se ha estacionado. ♦



MIRANDO HACIA EL FUTURO

Dados los problemas crecientes para aparcarse, sobre todo en las grandes ciudades ante el aumento del parque móvil y la escasez de espacio, una de las maniobras más desquiciantes para los conductores es el aparcamiento.

Sobre todo su búsqueda, ya que dependiendo de la zona, puede ocupar más tiempo del previsto y llegar a ser desesperante.

Por eso, una de las grandes líneas de investigación de los fabricantes de automóviles se está centrando en desarrollar un asistente que permita dejar a los pasajeros en el destino y luego continuar de forma autónoma a un aparcamiento.

Evidentemente, al entrar la conducción autónoma en juego, la responsabilidad y la legislación pueden hacer que esta tecnología tarde en llegar a la producción.

COSTE ECONÓMICO DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

¿Cuál es el valor de una vida?

Perder a un familiar o a alguien muy cercano en la carretera deja un terrible vacío. Lo mismo ocurre cuando debemos asimilar que nuestra vida ha cambiado por las secuelas de ese siniestro vial en el que nos vimos implicados. Son tragedias tan enormes que resulta difícil hablar de costes económicos.

• Infografía: ACCENTURE SONG

Pero los tienen. Precisamente este informe ha actualizado el valor estadístico de una vida y una lesión no mortal en España, previamente estimado en 2011, en relación con la siniestralidad en la carretera. Para ello, la Universidad de Murcia preguntó a aproximadamente 2.000 personas adultas, representativas demográfica y geográficamente de la población general española, mediante entrevistas presenciales asistidas por ordenador. Y las conclusiones lo han dejado claro: invertir en seguridad vial resulta muy beneficioso, también desde el punto de vista económico.



COSTES ECONÓMICOS DE LOS SINIESTROS VIALES

	2011	2023	Diferencia 2011/2023
Valor de una Vida Estadística (VVE) ¹	1,3 millones de euros	1,9 millones de euros	+ 46%
Valor de Prevenir un Fallecido (VPF) (añadidas pérdidas de producción netas, costes médicos y ambulancia) ²	1,4 millones de euros	2 millones de euros	+ 43%
Valoración monetaria de pérdidas de salud asociadas a lesiones leves (VVnMLeve)	5.000 euros	7.886 euros	+ 58%
Valor estadístico de evitar un herido leve (VPHLeve)	6.100 euros	8.507 euros	+ 39%
Valoración monetaria de pérdidas de salud asociadas a lesiones graves (VVnMGrave)	183.500 euros	354.630 euros	+ 93%
Valor estadístico de evitar un herido grave (VPHGrave)	224.411 euros	385.480 euros	+ 72%
Valor monetario del Año de Vida Ajustado por la Calidad (VMAVAC) ³	53.600 euros	78.814 euros	+ 47%



¹ Es el valor atribuido a las pérdidas o costes humanos que la siniestralidad vial impone a la sociedad. Se trata del valor monetario que la sociedad otorga al hecho de evitar que uno de sus miembros fallezca en un accidente de tráfico.

² El valor anterior (VVE) al que añadimos lo que ha dejado de producir la persona fallecida más los costes médicos, de ambulancias.

³ Es una medida de calidad de vida relacionada con la salud que combina cantidad y calidad de vida. Un AVAC es un año disfrutado en plena salud. (Nótese que esta medida no es exclusiva de la seguridad vial y se utiliza en otros contextos).

España, en la media de la Zona Euro

Para el estudio, se ha incluido a los países de la Zona Euro participantes en el proyecto europeo SafetyCube (sistema de apoyo a la toma de decisiones en materia de seguridad vial). En 2022, la media europea del VPF (Valor de Prevenir un Fallecido) era de 2 millones de euros. En España, aplicando la estimación de 2011 ajustada y actualizada a 2022, se situaba en 1.835.061 euros, lo que colocaba a nuestro país en 13ª posición. Por encima de la media europea (con un coste por fallecido superior a los 3 millones de euros) estaban Estonia, Croacia, Francia y Austria, entre otros. Con un VPF inferior al

español, encontramos a Italia, Irlanda, Alemania, Chipre, Portugal y Eslovaquia. Cuando se emplea la nueva estimación de 2023, España mejora su posición hasta el 11º lugar, con un VPF que rebasa ligeramente los 2 millones de euros (2.049.659). Si trasladamos el análisis al Valor de Prevenir un Herido Grave (VPHGrave), en 2022, España, aplicando el valor de 2011, ocupaba la 9ª posición, con 293.609 euros. La media europea era de 266.128 euros. Los datos de 2023 colocan a España en la 5ª posición, empatada con Austria y sólo por detrás de Croacia, Finlandia y Estonia.

OPINIÓN

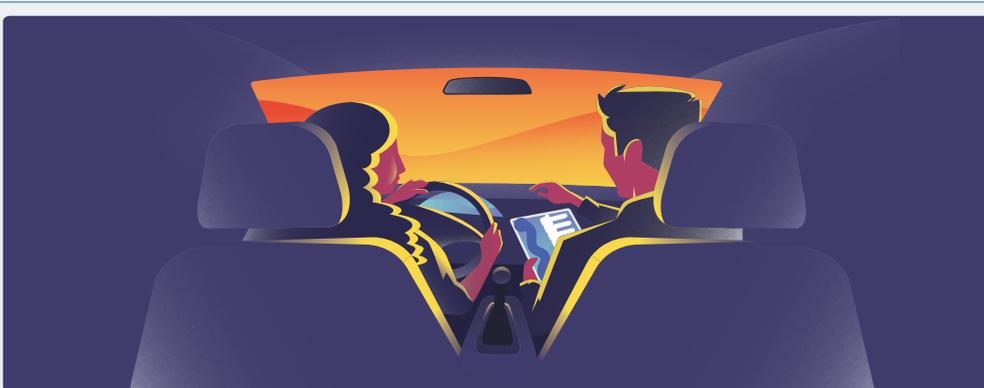
ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



“Invertir en seguridad vial”

Según la OMS, 1,19 millones de personas mueren en las carreteras y calles de todo el mundo, y otras decenas de millones sufren lesiones graves. Además del sufrimiento de víctimas y familiares, los siniestros viales suponen significativas pérdidas económicas: costes médicos y de rehabilitación; pérdidas de productividad; pérdida de ingresos para las personas afectadas; daños materiales en vehículos, infraestructuras y bienes; actuación de los servicios de emergencia. La propia OMS estima que el coste global de los siniestros de tráfico supone un 3% del PIB mundial. Ya se han analizado las cantidades que los ciudadanos pagarían por reducir el riesgo en la carretera y eso se ha utilizado para guiar las inversiones públicas en seguridad vial. La lógica subyacente es que, si cada persona de una población está dispuesta a pagar pequeñas cantidades de dinero que, sumadas para toda la población, salvarían una vida o lesiones en la carretera, las administraciones públicas deben estar dispuestas a invertir esa misma cantidad. En España, este estudio arroja valores de 2 millones de euros, en el caso de una víctima mortal. Cualquier inversión pública que salve una vida y esté por debajo de este valor se considera socialmente justificada. Una lógica similar puede aplicarse a las lesiones graves, con un valor de más de 385.000€, y las lesiones leves, con un valor de más de 8.500€. De todo ello, podemos concluir que cualquier gasto en políticas de seguridad vial efectivas debe considerarse una inversión con un elevado nivel de retorno social.



revista TRÁFICO Y Seguridad Vial

Valor de Prevenir una Vida Estadística (VVE)

- El incremento registrado (46%) es congruente con el aumento del PIB per cápita nominal experimentado en España desde 2011, que fue del 24,5%. Sin embargo, el hecho de que sea muy superior sugiere que la sociedad española es ahora más sensible a la prevención de los siniestros viales con víctimas mortales.
- Si al VVE le añadimos la pérdida de producción de las víctimas (lo que dejan de producir debido a su fallecimiento) y los gastos médicos y servicios de emergencia, la cifra se eleva a los 2 millones de euros.

Valor de prevenir un herido (VPH)

- Los datos de lesiones no mortales (VVnM), tanto leves como graves, también aumentan (el 58% y el 93%, respectivamente), lo que refuerza el argumento anterior sobre los siniestros mortales: la mayor concienciación ciudadana sobre la siniestralidad vial.
- Estos datos también suben ligeramente cuando se les añade los costes médicos y las pérdidas brutas de producción (VPHLeve y VPHGrave).

Valor Monetario del Año de Vida Ajustado por la Calidad (VMAVAC)

- El incremento de este dato confirma lo apuntado anteriormente: que existe una mayor preocupación ciudadana por la seguridad vial.

Conducir con anorexia y bulimia

Los Trastornos de la Conducta Alimentaria (TCA) son trastornos de la Salud Mental que se caracterizan por conductas patológicas frente a la ingesta de alimentos y una obsesión por el control del peso. **La anorexia nerviosa y la bulimia nerviosa son los más conocidos** y de mayor prevalencia. El comportamiento en relación a la alimentación y los medicamentos para tratarlo pueden afectar a la conducción.

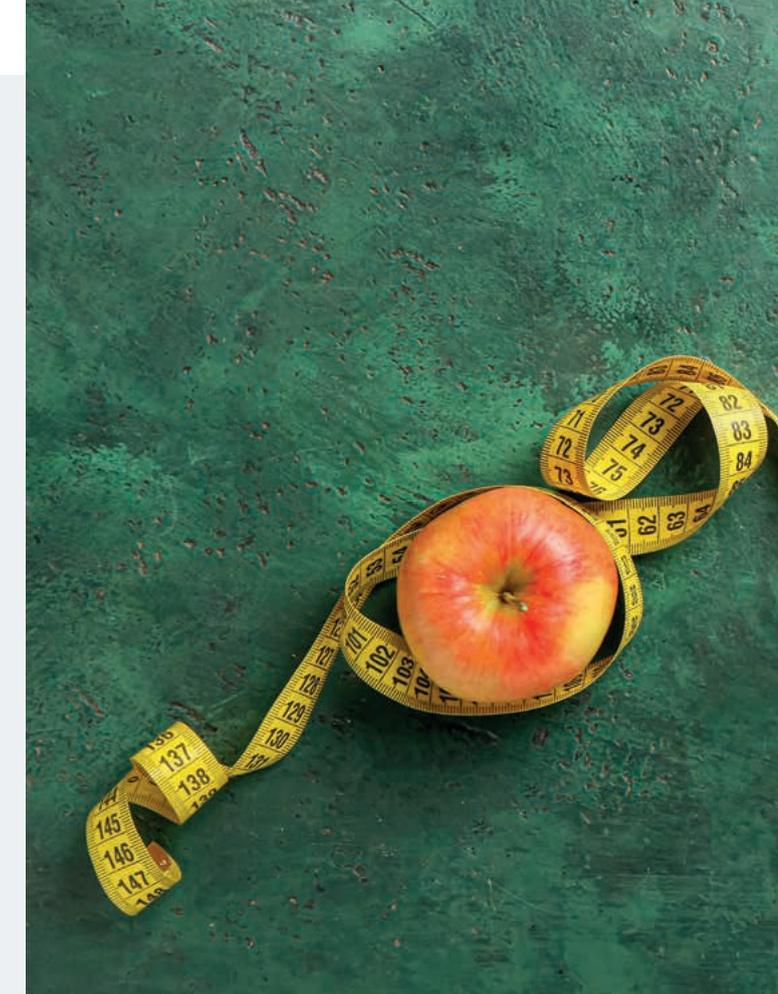
• Patricia PÉREZ FERNÁNDEZ
• Rosario CARLES GASSIN
Psicólogas DGT

Los Trastornos de la Conducta Alimentaria (TCA) afectan tanto a la salud física como a la mental. Los más conocidos, la anorexia y la bulimia, presentan a nivel cognitivo una alteración de la percepción del peso y la silueta corporales, así como una exageración de la importancia en la autoevaluación o negación del peligro que comporta el bajo peso corporal.

Según el DSM-V (Manual Diagnóstico de las Enfermedades Mentales de la *American Psychiatric Association*), las personas con anorexia nerviosa presentan una restricción de la ingesta energética en relación con las necesidades de la vida diaria, que conduce generalmente a un peso corporal significativamente bajo para la edad, sexo, etapa de desarrollo y salud física del paciente.

Por otro lado, la bulimia nerviosa se caracteriza por episo-

dios recurrentes de atracones, en los que se ingiere una gran cantidad de alimentos en poco tiempo, acompañados de una sensación de falta de control sobre lo que se come (la sensación de que no se puede dejar de comer o limitar la cantidad de lo que se ingiere). A su vez presentan conductas compensatorias inadecuadas para prevenir el aumento de peso, como el vómito autoinducido; uso indebido de laxantes, diuréticos u otros medicamentos; ayuno o ejercicio excesivo.



Además de la anorexia y la bulimia, encontramos otros TCA como el trastorno por atracones, la pica (ingerir sustancias no nutritivas como papel o barro) o el trastorno de rumiación (regurgitaciones repetidas de alimento).

RIESGOS AL CONDUCIR.

Las personas con TCA pueden presentar ciertos riesgos para la conducción debido tanto por sus patológicos hábitos de alimentación, como por la posible toma de medicamentos. Todo

ello puede afectar a las condiciones psicofísicas necesarias para conducir.

De hecho, en los casos de anorexia que concurre con ayuno pueden aparecer niveles bajos de azúcar en la sangre y/o niveles bajos de presión arterial, y desequilibrios hidroelectrolíticos, que comprometen una conducción segura.

En este sentido, mientras conducen se pueden sentir cansados, mareados, confusos, con poca fuerza, lo que dificulta las capacidades básicas de la conducción tales como: la concentración, la coordinación bimanual visomotora, los procesos atencionales, el tiempo de reacción y las funciones ejecutivas. En casos de desnutrición más graves, las personas pueden sufrir desmayo o pérdida de conciencia, un gran riesgo cuando se está conduciendo porque esto supondría la pérdida total del control del vehículo.

Ansiedad y pensamientos obsesivos

- La presencia de pensamientos obsesivos sobre la comida, el peso y la imagen corporal pueden distraer y reducir los procesos perceptivos y atencionales requeridos en una conducción segura.
- Este trastorno suele relacionarse con síntomas de ansiedad e inestabilidad emocional que

pueden interferir en el funcionamiento ejecutivo necesario para conducir: Puede comprometer la capacidad para tomar decisiones en situaciones de emergencia, en la planificación de maniobras complejas o anticipación de las consecuencias de sus propias acciones y las de los demás, así como en la habilidad motora a nivel general.



Por otro lado, en las personas con bulimia uno de los problemas puede ser la ingesta de comida sin control mientras conducen. Esta situación puede provocar distracciones, por ejemplo, al coger los alimentos teniendo que soltar el volante. Además, si la ingesta de alimentos ha sido copiosa y basada en carbohidratos puede provocar somnolencia y aumentar el peligro de provocar un accidente.

CON MEDICACIÓN. La preocupación constante por la dieta, el conteo de calorías y la planificación de comidas podría limitar la capacidad para realizar una gestión eficaz de los recursos atencionales implicados en la conducción y mantener un nivel de alerta adecuado según la demanda de la situación y teniendo en cuenta todos los factores de la

vía, del vehículo y del resto de usuarios.

También es necesario tener en cuenta los riesgos viales derivados de la toma de medicamentos para tratar su trastorno, por ejemplo, ansiolíticos y/o antidepressivos. Según la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios, los efectos adversos de estos medicamentos en la conducción se relacionan con la reducción de reflejos, somnolencia, y mareos entre otros. En estos casos es necesario informar a su médico y tomar las debidas precauciones al volante.

En conclusión, es relevante conocer los potenciales riesgos que pueden tener las personas TCA en la conducción para la prevención de accidentes y mejora de su seguridad en la carretera y también la de los demás. ♦

LOS TRASTORNOS ALIMENTARIOS PUEDEN DIFICULTAR LA CONDUCCIÓN, TAMBIÉN POR LA MEDICACIÓN PARA CONTROLARLOS.



Orientaciones para personas con TCA

Algunos consejos prácticos para reducir el riesgo al volante en personas con TCA son los siguientes:

- Tomar conciencia de los riesgos. Es importante que conozcan las dificultades que pueden encontrar en la capacidad de conducción debido a su trastorno, para así poder prevenirlas. Es fundamental mantener unas condiciones psicofísicas adecuadas para optimizar la seguridad vial y unos valores nutricionales que favorezcan una conducción segura.

- Conocer los posibles efectos de la medicación. De este modo podrán saber si sus capacidades para una conducción segura pueden verse afectadas, teniendo en cuenta que en la situación actual existen limitaciones para la conducción por este motivo.

En el caso de que los medicamentos tuvieran efectos adversos se aconseja el asesoramiento de un facultativo que valore el caso de una forma adecuada y extremar las precauciones al volante.

- Mejorar la gestión emocional al volante y controlar la ansiedad. Para ello es recomendable seguir los siguientes consejos:

- **Practicar técnicas de respiración.** Contar con estos recursos, como puede ser la respiración diafragmática o respiración cuadrada, ayudarán a reducir la ansiedad antes y durante la conducción.
- **Establecer metas alcanzables.** Fijar metas realistas y alcanzables para los desplazamientos en vehículo, empezando por trayectos cortos y aumentando gradualmente la distancia.
- **Organizar el viaje con antelación** para evitar improvisaciones y situaciones estresantes. Por ejemplo, conocer la ruta, posibles paradas de descanso, la situación del tráfico.

- Focalizar la atención en la conducción. Tomar conciencia plena en las exigencias de la conducción puede ayudar a reducir las distracciones debido a pensamientos obsesivos relacionados con la ingesta de alimentos. De este modo, si centran su atención en observar las señales de tráfico, los comportamientos de otros conductores, los sonidos, las maniobras, tendrán un nivel de alerta adecuado y podrán reducir las rumiaciones sobre lo que han comido o van a comer, las calorías que han ingerido o las dietas que deben seguir, entre otras.

DOCENTES FORMADOS, ALUMNADO MÁS SEGURO

En bicicleta: enseñar a quien enseña

Todos los estudios muestran que el uso de la bicicleta en España ha experimentado un crecimiento significativo en los últimos años. Garantizar que se utiliza con seguridad es el objetivo de los cursos de formación ciclista para el profesorado que la DGT desarrolla desde hace 3 años y en los que ya han **participado más de 2.500 docentes** de toda España.

• Javier HERRERO

Que la bicicleta está en auge es una realidad que constata el informe “Las cuentas de la bicicleta”, donde se muestra que este vehículo es el más numeroso: 7 de cada 10 hogares tiene al menos una y cerca de 20 millones de personas la utiliza con cierta frecuencia.

MUCHAS VENTAJAS. El impacto y auge de la bicicleta a nivel social, ambiental y económico es evidente y por ello es irrefutable su potencial. Las diferentes medidas de promoción realizadas en los últimos años han dado buenos resultados. Además ya somos conscientes de los beneficios que tiene la bicicleta para nuestra salud (hacemos ejercicio y deporte), el medio ambiente (no contamina y evita atascos), la movilidad (fácil aparcamiento, versatilidad, libertad de movimientos y rapidez) y la economía (es un medio de transporte barato tanto en su compra como en su mantenimiento).

Este apogeo y el cambio en nuestra forma de movilidad también debe traducirse en una mejor preparación y capacitación por parte de los usuarios, lo cual contribuirá a ese ambicioso y necesario objetivo que debe tener la movilidad, que sea segura, saludable y sostenible. Alcanzar todo ello requiere de una educación, formación y capacitación esencial que ayude a los usuarios a adquirir los conocimientos, las habilidades y las destrezas necesarias para que puedan desplazarse en bicicleta de manera autónoma, segura y responsable.

Al esfuerzo en este ámbito que vienen desarrollando asociaciones, ayuntamientos y entidades, se ha sumado en los últimos años la apuesta por parte de las administraciones. Desde la entrada en vigor de la actual ley educativa, LOMLOE, la educación vial continúa trabajándose como parte del currículo,

aunque la formación ciclista adquiere un papel de mayor relevancia, especialmente en el área de educación física, donde a través de distintas competencias específicas y criterios de evaluación, todo el alumnado de este país debe adquirir unas nociones fundamentales que le formen y capaciten para hacer uso de este medio de transporte de forma segura desde edades tempranas.

APRENDIZAJE ON LINE.

Ante esta necesidad, la Dirección General de Tráfico lleva varios años ofertando diversos cursos de formación ciclista a diferentes colectivos. Entre ellos, la “Formación ciclista para docentes”, que se ofrece al profesorado de toda España en colaboración con

LOS CURSOS
INCLUYEN
CONOCIMIENTOS
BÁSICOS Y
NORMAS
ESENCIALES DE
LA BICICLETA.

CURSOS DE FORMACIÓN CICLISTA PARA DOCENTES

2021	406 matriculados
2022	1.084 matriculados
2023	1.164 matriculados

las consejerías de educación de las comunidades autónomas para formar a nuestros docentes. Se les proporciona los conocimientos básicos sobre este medio de transporte, las normas esenciales, conocimientos de mecánica fundamentales para evitar posibles accidentes, entre otros aspectos. También se incorporan los temas fundamentales y enfoques didácticos que debe tener en cuenta todo formador. Posteriormente se enfatiza en aspectos más prácticos para formar al alumnado, primero con ejercicios en espacios protegidos (como el





patio del colegio), donde se enseña y se comprueban las destrezas y habilidades del alumnado con la bicicleta, la forma de señalizar las maniobras, observar el tráfico, cómo reaccionar ante imprevistos, como una frenada de emergencia o cómo evitar un obstáculo con seguridad.

Tras estos primeros bloques en la formación, se introducen otros orientados a llevar a la práctica todo lo aprendido, de modo que se instruye a los docentes sobre cómo pueden planificar itinerarios ciclistas de forma segura y adaptada a cada grupo y nivel, acompañantes necesarios, roles aconsejados, o cómo afrontar diferentes situaciones de circulación en grupo como intersecciones, gloriets, etc. Esta formación está tutorizada por psicopedagogos y pedagogos de este organismo, a la que se suman los coordinadores provincia-

les de educación vial de las Jefaturas de Tráfico. Los cursos se hacen de forma online, divididos en 7 bloques en los que a través de multitud de vídeos, realizados por especialistas en este ámbito, se abordan las cuestiones fundamentales.

FOROS. Una parte importante de esta oferta educativa es el espacio que se abre de comunicación a través de foros, donde se dinamizan las diferentes cuestiones y temáticas tratadas y los docentes plantean sus dudas, impresiones, intercambian experiencias y se enriquecen y completan los contenidos tratados. ♦

+ info

www.dgt.es >
Conoce la DGT
> **Qué hacemos**
> **Educación Vial**



TIENEN LA PALABRA

Juan José García Martínez

Docente de Educación Física y coordinador del Programa “Juanjo recoge” del CEIP Joaquín Carrión de San Javier en la Región de Murcia.

Es partidario de utilizar las ventajas que ofrece el lugar donde viven: *“Debemos aprovechar el entorno del Mar Menor para fomentar el uso adecuado y seguro de la bicicleta en los escolares. Los Ayuntamientos tendrían que asumir más responsabilidades para crear rutas verdes ciclistas a los centros escolares, con señalizaciones y apoyo policial”*. Asegura que *“el curso de capacitación ciclista para docentes nos enseña a realizar estos acompañamientos seguros y prácticos, así como a transmitir al alumnado la normativa sobre Educación Vial”*.



Victoria Machota

Docente en el IES Don Antonio Hellín Costa en el Puerto de Mazarrón, en Murcia, donde coordina el Proyecto STARS.

El Proyecto STARS es un programa de movilidad segura y sostenible que comenzó en este centro en 2020 con el objetivo de reducir la dependencia del coche y fomentar modos sostenibles y activos de moverse (especialmente, caminar o bicicleta), además de incidir en la seguridad vial, incrementa la autonomía infantil e incentiva hábitos saludables. Explica que *“la educación vial en la Secundaria es fundamental para preparar a los alumnos para ser ciudadanos responsables y seguros en la carretera. Es esencial para fomentar conductas responsables con el medio ambiente y promover sistemas de transporte más sostenibles”*. Cree que el curso de capacitación ciclista para docentes *“prepara para enseñar a los estudiantes sobre la bicicleta como forma de transporte sostenible y los beneficios ambientales de esta opción de movilidad por la reducción del impacto ambiental que representa”*.



María Oramas Ruiz

Maestra de Educación Física. Jefa de Estudios del CEIP Camino de la Villa en San Cristóbal de la Laguna (Santa Cruz de Tenerife) y con experiencia en aprendizaje y movilidad sostenibles.

Según nos explica, su centro, que forma parte del Proyecto STARS (de DGT), *“está ubicado en el extrarradio. Se trata de un barrio formado por viviendas, en su mayoría, unifamiliares sin garaje, y relativamente cerca del aeropuerto del Norte. Las calles que rodean el colegio no invitan al juego, al paseo y son inseguras para que las niñas y niños puedan llegar al cole de manera autónoma y segura. Por eso, llevamos a cabo iniciativas centradas en el alumnado como motor de cambio. Gracias a los comités de alumnado de Salud y de Movilidad Sostenible, se desarrollan actividades para intentar educar y generar hábitos que puedan revertir la situación”*. Entre las actividades que realizan, destacan “Pediguaguas” mensuales, el Patio sobre Ruedas (niñas y niños llevan bicis o patinetes) o acciones formativas de seguridad vial. En su opinión, *“el curso es altamente recomendable para el profesorado interesado en el cambio y en promover hábitos saludables en su alumnado”*.



Las cartas para esta sección no deben exceder de 12 líneas, a ordenador. 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: revistaDGT@dgt.es

ACLARACIÓN SOBRE LA SEÑAL R305

Soy Stefan Emmerich, profesor de formación vial. Tengo una duda sobre la señal R305 a raíz de una pregunta formulada en un examen de normas de profesor de formación vial (convocatoria XXIII). La señal R305 indica adelantamiento prohibido. Por añadidura a los principios generales sobre adelantamiento, indica la prohibición a todos los vehículos de adelantar a los vehículos de motor que circulen por la calzada, salvo que estos sean motocicletas de dos ruedas y siempre que no se invada la zona reservada al sentido contrario.

La duda viene de la pregunta que ilustro con la imagen de la derecha: ¿es correcta la maniobra de adelantamiento a la motocicleta teniendo en cuenta que se deja 1,5 metros de separación lateral en esta vía interurbana (adjunto foto) y no es necesario invadir en ningún momento el sentido contrario?

Según el corrector del examen la respuesta es negativa, según el Art. 85 del RGC que en su punto 4 dice que cuando se adelante fuera de poblado a peatones, animales, a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, a vehículos inmovilizados en la vía o a los vehículos de auxilio cuando estén realizando operaciones de auxilio y rescate, se deberá realizar la maniobra ocupando parte o la totalidad del carril contiguo de la calzada, siempre y cuando existan las condiciones precisas para realizar el adelantamiento en las condiciones previstas en este reglamento; en todo caso, la separación lateral no será inferior



DUDA SOBRE CIRCULACIÓN CICLISTA

En la revista nº267, en la página nº 5 del apartado la sección "Las locuras" aparece una noticia titulada "¿Qué hacemos con el stop?". En ella se comenta cómo ninguno de los siete ciclistas respeta la norma de detenerse en el STOP. Sin embargo, en la web de la DGT aparecen las 20 normas que todo ciclista debe conocer y en la nº 9 dice lo contrario, es decir, yo deduzco que el primero de los siete ciclistas debe parar en el STOP y si ve que puede pasar, deben pasar

los seis restantes como si se tratara de una unidad. Por favor, ¿tendría usted la amabilidad de aclararme esta duda? **Ricardo Porras.**

RESPUESTA: La noticia señala que ninguno de los ciclistas ha respetado la detención obligatoria ante la señal de STOP, por lo que se entiende que ni si quiera el primero de ellos lo ha hecho. Todos los ciclistas que conforman el grupo deberían haber efectuado una detención en cumplimiento de la señal y reanudar la marcha cuando no hubiera peligro.



a 1,50 metros. Queda expresamente prohibido adelantar poniendo en peligro o entorpeciendo a ciclistas que circulen en sentido contrario. Una inmensa mayoría discrepa al pensar que sí es posible porque según recoge el mismo reglamento de circulación en el Art. 132 punto 2., salvo circunstancias especiales que lo justifiquen, los usuarios deben obedecer las prescripciones indicadas por las señales, aun cuando

parezcan estar en contradicción con las normas de comportamiento en la circulación. Agradecería una aclaración sobre esta discrepancia.

RESPUESTA: El artículo 85.4 del Reglamento General de Circulación señala que, el vehículo que pretenda realizar un adelantamiento a peatones, animales, a vehículos de dos ruedas o de tracción animal, deberá hacerlo ocupando

en parte o todo el carril contiguo de la calzada.

En consecuencia, dado que los carriles están separados por una línea blanca doble continua que no puede ser rebasada, impidiendo al vehículo que pretende adelantar ocupar en todo o parte el carril contrario, estaría prohibida la maniobra citada.

Por otro lado, aunque no es este el caso que plantea en su croquis, en aquellos supuestos en los que haya más de un carril por sentido, no debemos confundir "invadir sentido contrario", que es lo que prohíbe la señal, con "ocupar carril contiguo" que es lo que nos exige el Reglamento.

El artículo 85 del RGC sigue: 4. (párrafo 2º) Cuando el adelantamiento se efectúe a cualquier otro vehículo distinto de los aludidos en el párrafo anterior (peatones, animales, vehículos de dos ruedas o de tracción animal), o tenga lugar en poblado, el conductor del vehículo que ha de adelantar dejará un margen lateral de seguridad proporcional a la velocidad y a la anchura



REDES



TRANSPORTE DE MASCOTAS

Tengo un trasportín grande con puerta lateral y quisiera saber si

aparte de ir colocado al sentido contrario de la marcha y anclado, es posible llevarlo con la puerta de cara a los asientos, para que nuestra mascota nos vea por el asiento central abatido y le sea más leve el viaje. @Alexia132313

RESPUESTA: Si el trasportín es de grandes dimensiones, lo más adecuado y seguro sería transportarlo en el maletero y de forma transversal a dirección de la marcha. Puesto que lo propuesto en su consulta, implica que en caso de colisión frontal el animal pueda salir despedido por la puerta del trasportín, generando un riesgo para sí mismo, para el conductor, o en su caso para los pasajeros.

PÉRDIDA DE PUNTOS EN ITALIA

Conduciendo por Italia me multaron por saltarme un semáforo. El importe ya está abonado, pero en mi identificación me informan de que son 6 puntos de carné menos (cuando en Italia disponen de 20 a 30 puntos por carné). ¿Cómo es posible que me quiten 6 si en España saltarse un semáforo son 4 puntos? No deberían aplicar sus detrimentos, ¿no? @JuanfraZafra

RESPUESTA: No especifica si usted es titular de un permiso de conducir expedido en Italia o en España, pero si es este último caso, únicamente pueden detraerle pun-



tos cuando haya sido sancionado administrativamente en firme por cometer en territorio español alguna de las infracciones contenidas en el ANEXO II de Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

y características de la calzada.
5. El conductor de un vehículo de dos ruedas que pretenda adelantar fuera de poblado lo hará de forma que entre aquel y las partes más salientes del vehículo que adelanta quede un espacio no inferior a 1,50 metros.

SEÑALIZACIÓN DEFICIENTE

Si una bicicleta es un vehículo y se puede multar como tal, ¿puede la señalización del carril bici ser deficiente? En la imagen que se puede ver bajo estas líneas se muestra un carril destinado a las bicicletas que acaba y no está señalizado de modo alguno por dónde continúa. Esto ocurre también cada vez que hay obras y se corta un carril bici, se señala el desvío de la calzada correspondiente, pero no el del espacio reservado para que transiten las bicicletas. ¿Habría que hacerlo? ¿Estoy equivocado o las mismas obligaciones comportan los mismos derechos? (Situación de la imagen: Gran Vía Premià de Mar). Francesc Rivière, El Masnou.



RESPUESTA: Al titular de la vía le corresponde la instalación y mantenimiento de las señales y marcas viales en sus vías y es responsable de garantizar con ellas la máxima fluidez y seguridad en la circulación. A pesar de lo anterior, en ocasiones estas vías podrían no estar señalizadas de la forma más conveniente, con el riesgo que ello podría suponer para la circulación.

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN

Emergencias:	112
Información de Tráfico:	011
Jefaturas de Tráfico:	060

PORTAL DE LA DGT

www.dgt.es

Jefaturas Provinciales y Oficinas Locales de Tráfico
dgt.es/conoce-la-dgt/donde-estamos/

Mapa con la situación actual del tráfico e imágenes de las cámaras de la DGT por tramos de carretera:
infocar.dgt.es/etraffic/

TASAS DGT

Matriculación automóviles (permiso de circulación)	99,77 €
Matriculación ciclomotor (licencia de circulación)	27,85 €
Cambios en la titularidad del permiso de circulación (transferencia)	55,70 €
Examen conducción (permisos)	94,05 €
Examen conducción (licencias)	44,58 €
Renovación permisos y licencias *	24,58 €
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	20,81 €
Obtención de permisos por pérdida de puntos	28,87 €

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

Nuevo asistente de tasas: <https://sede-pro.dgt.gob.es/es/servicios-sede/asistente/>

Última Matrícula
(15/03/2024)



Todos los trámites y cómo realizarlos

Este es el cuadro de servicios que particulares y empresas tienen a su disposición y los canales para realizar los trámites (sede.dgt.gob.es/es/contenido/catalogo-de-servicios).



On line

Sin salir de casa (algunos con certificado electrónico o Cl@ve).



Registro electrónico

Solicitud por registro electrónico (en algunos deberá acudir a su Jefatura a finalizarlo).



App miDGT

Disponible para Iphone y Android.



Teléfono

Llamando al 060 (atención al ciudadano).



Presencial

Atención personalizada en Jefaturas y Oficinas de Tráfico, con cita previa.



Colaboradores

CRC's-Centros de Reconocimiento Médico (M)/CATS-Desguaces (D)/Ayuntamientos con convenio (A)/ITV (I).

PERMISOS DE CONDUCIR

Informe de datos de conductor	•		•		•	
Consulta de saldo de puntos	•		•	•		
Certificado de puntos		•			•	
Información de centros de recuperación de puntos					•	
Renovación del permiso de conducir próximo a caducar		•			•	•M
Duplicado de permisos por deterioro, pérdida o robo	•			•	•	
Duplicado de permisos por cambio de datos		•			•	
Permiso internacional		•			•	
Permisos para mercancías peligrosas ADR					•	
Canjes de permisos extranjeros					•	
Canjes de permisos expedidos por cuerpos de seguridad españoles					•	
Canjes de permisos de diplomáticos acreditados en España	•					
Estado de la tramitación del permiso de conducir	•			•	•	
Cambio de dirección para notificaciones	•	•	•	•	•	•A
Solicitud de examen teórico por libre		•			•	
Traslado de expediente de examen a otra autoescuela		•			•	
Anulación de citación a examen		•			•	
Consulta de notas de examen	•		•		•	

VEHÍCULOS

Transferencia o cambio de titularidad		•			•	
Entrega de un vehículo a una compraventa		•			•	
Notificación de venta de vehículo		•			•	
Baja temporal de vehículo y prórroga de baja		•			•	
Baja definitiva ordinaria y de vehículos históricos		•			•	•D
Baja definitiva de vehículos que ya no existen materialmente		•			•	•D
Baja definitiva de vehículos por traslado a otro país		•			•	•D
Rehabilitación de un vehículo en baja definitiva		•			•	
Alta de vehículo en baja temporal		•			•	
Duplicado del Permiso de Circulación por pérdida, robo o deterioro	•	•	•	•	•	
Renovación del Permiso de Circulación por cambio de datos		•		•	•	
Duplicado de la Ficha Técnica Electrónica - eITV	•	•	•	•	•	•I
Informe de un vehículo	•		•	•	•	

Consulta del distintivo ambiental	•		•	•	•	
Cambio de domicilio fiscal	•	•		•	•	• A
Comunicación del conductor habitual	•		•		•	
Matriculación de vehículos nuevos y provenientes del extranjero		•			•	
Matriculación de vehículo como histórico		•			•	
Solicitud de matrícula de nuevo formato (rematriculación)		•			•	
Matriculación temporal para particulares (placas verdes)		•			•	

MULTAS Y SANCIONES



Pago de multas	•		•	•		
Solicitud de devolución de multas		•			•	
Presentación de alegaciones y recursos	•				•	
Identificación del conductor que conducía tu vehículo	•		•		•	
Notificación electrónica: Dirección Electrónica Vial (DEV)	•					
Consulta de multas pendientes (TEU)	•				•	

OTROS TRÁMITES



Pago y actualización de tasas	•		•		•	
Devolución del pago de tasas		•			•	
Cita previa	•		•	•		
Registro en sistema Cl@ve	•				•	
Autorizaciones de representaciones (REA)	•	•		•	•	
Verificación de equipos, firmas y certificados	•					
Verificación de documentos	•		•			
Presentación de quejas y sugerencias	•				•	

TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

Más trámites en línea: la DGT amplía el catálogo

La Dirección General de Tráfico ha ampliado su catálogo de trámites telemáticos que **pueden realizarse sin necesidad de acudir presencialmente** a las Jefaturas Provinciales y Locales de Tráfico.

A excepción de dos trámites, la solicitud de permisos para vehículos de transporte de mercancías peligrosas y el canje de permisos, el resto de las gestiones relacionadas con los permisos de conducir y con vehículos pueden realizarse actualmente a través de la **Sede Electrónica de la DGT**, de la **app móvil 'miDGT'** o del **teléfono de atención al ciudadano 060**.

Además, los trámites de **renovación del permiso de conducir** y la **baja definitiva de un vehículo** también pueden hacerse directamente en Centros de Reconocimientos para Conductores autorizados y Centros Autorizados para Tratamiento de Vehículos (desguaces), respectivamente.

Los canales no presenciales para realizar trámites con la DGT son:

- **Internet:** a través de la Sede Electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es), con certificado digital, DNI electrónico o Cl@ve.
- **App móvil 'miDGT':** la aplicación oficial de la DGT para móviles y tablets (apartado "Mis trámites").
- **Teléfono de atención al ciudadano 060.**

Puede consultar la lista completa de servicios disponibles para ciudadanos, empresas y administraciones e información detallada de cada uno en Sede Electrónica de la DGT:

(sede.dgt.gob.es/es/contenido/catalogo-de-servicios)

Otros trámites en números anteriores o en: revista.dgt.es

- | | |
|-----------------------------|--------|
| • INFORME DEL CONDUCTOR | Nº 268 |
| • CONSULTAR NOTAS DE EXAMEN | Nº 267 |
| • CAMBIO DE TITULAR | Nº 266 |
| • RENOVACIÓN DEL PERMISO | Nº 265 |

**DORMIR
EN LA CAMA
ALARGA
LA VIDA.**

**DORMIR
AL VOLANTE
TIENE EL
EFECTO
CONTRARIO.**

El sueño al volante mata.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR

