

TRÁFICO Y
Seguridad Vial

SUPLEMENTO ESPECIAL

ANIVERSARIO

Al servicio



de la seguridad vial



DGT y
Agrupación
de Tráfico de
la Guardia Civil



UNA HISTORIA DE 65 AÑOS

DGT

tal como éramos,
tal como somos



El 30 de julio de 1959 se creó la Jefatura Central de Tráfico, el organismo que desde 1973 se conoce como Dirección General de Tráfico (DGT). 65 años de existencia que siempre han tenido en mente un único objetivo: reducir al máximo el número de víctimas de tráfico.

Cuando nació la Dirección General de Tráfico el panorama en las carreteras españolas era muy distinto al actual. Había más carros que coches y los escasos conductores que poseían un turismo eran, casi en exclusiva, hombres. Incluso en 1967 apenas un 16% de las mujeres tenían el carné de conducir. Pero los tiempos cambian y según el Anuario Estadístico General 2022 de la DGT, en España ya hay en la actualidad 12 millones de conductoras.

En ese periplo de 65 años, la Dirección General de Tráfico, nacida con el extenso nombre de la Dirección General de la Jefatura Central de Tráfico, también ha evolucionado, aumentado sus funciones y redimensionando su infraestructura. Hoy por hoy, además de la Sede Central, posee ocho Centros de Gestión del Tráfico (el primero se creó en 1982); 50 Jefaturas Provinciales, 2 Jefaturas Locales y 16 Oficinas Locales. Además, cuenta con una Unidad de Medios Aéreos,

un Centro de Tratamiento de Denuncias Automatizadas (operativo desde 2007), el Centro Superior de Educación Vial (activo desde 1985) y la Oficina de Registro de la Jefatura Central de Tráfico.

Creada en sus inicios para unificar las competencias de tráfico hasta entonces dispersas en otros organismos de la Administración, y atender al "boom" de vehículos y siniestralidad que se empezaba a gestar a comienzos de los años 60 del siglo XX, lo más curioso de todos los cambios que ha sufrido la DGT a lo largo de las décadas es que el objetivo final de su existencia continúa siendo el mismo: reducir la siniestralidad vial. Un objetivo que ha perseguido década a década.

DEL 59 A LOS 70: DATOS Y CONCIENCIACIÓN

El 30 de julio de 1959 se creó la Jefatura Central de Tráfico y el 26 de agosto la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Aquel fue tam-



bién el año en el que se hicieron las primeras pruebas de choque para testar la seguridad de los vehículos porque la preocupación por la accidentalidad en la carretera empezaba a ser alta: sólo en 1959 se produjeron 27.079 accidentes con 1.678 víctimas mortales y más de 25.000 heridos; demasiados incidentes para un parque automovilístico que apenas superaba el millón de unidades.

No hubo que esperar mucho para que la DGT intentara concienciar a la población a través de carteles y publicidad de cómo debían convivir los ciudadanos con los vehículos

UNA HISTORIA NORMA A NORMA

Cada paso que ha dado la DGT para proteger la seguridad vial a lo largo de estas décadas ha ido de la mano de un nuevo marco normativo. Estas son algunas de las leyes, decretos y reglamentos que lograron hacer las carreteras más seguras.

• 1967

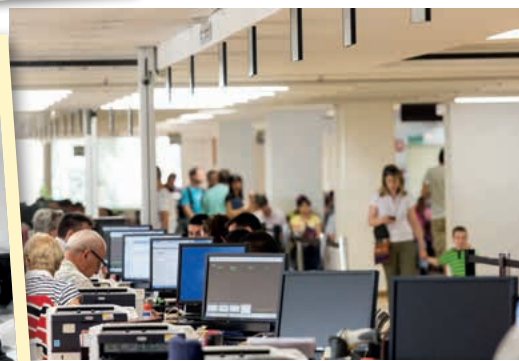
La DGT asume la declaración de aptitud de los conductores que hasta ese momento ostentaba el Ministerio de Industria. También añade a sus funciones la autorización e inspección de las escuelas particulares de conductores (**Ley 85/1967**).

• 1976

El **Real Decreto 1089/1976**, del 23 de abril, crea la Comisión Nacional de Seguridad Vial para facilitar la coordinación entre los ministerios con competencias en lo relacionado con la seguridad vial (en aquel momento Gobernación, Obras Públicas e Industria).



La primera sede de la DGT estuvo en la calle Leganitos de Madrid. Cambió tres veces más de dirección hasta llegar al edificio actual, en Josefa Valcárcel.



motorizados. Hasta publicó una colección de cromos de seguridad vial en 1964 titulada "La muerte a cien por hora".

Una de esas iniciativas de concienciación alineó su política de seguridad vial con las corrientes internacionales: el 6 de mayo de 1962 celebró, por primera vez, el Día Internacional Sin Accidentes. Una llamada de atención sobre el problema de la siniestralidad vial que a partir de octubre de 2005 pasaría a celebrarse el tercer domingo de noviembre de cada año y a la que cambiarían el nombre

por el de Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Tráfico.

En 1962, también, se comenzaron a publicar los Anuarios Estadísticos de Accidentes de la DGT. Sus análisis y estadísticas se convertirían en la base de muchas de las políticas posteriores de prevención de la siniestralidad vial. Tras descubrir la potencialidad de los datos, en 1971, la DGT intentó una nueva estrategia: se estudiaron 80.000 cuestionarios de siniestros viales para localizar los "puntos negros" de concentración de accidentes en las carreteras y

así tomar medidas preventivas en las vías más peligrosas.

Pero, a pesar de estos esfuerzos, entre 1961 y 1978 el incremento de víctimas en la carretera en España fue brutal. En 1978 se alcanza una cifra récord: 6.967 personas fallecidas en siniestros viales.

LOS 80 Y 90: LUCHA CONTRA LA INFRACCIÓN

La década de los 80 se inaugura con la primera campaña nacional sobre el uso cinturón de seguridad

con el eslogan "clic, clac, seguridad" y con el primer Plan Nacional de Seguridad Vial. En 1983, se intenta ayudar a los conductores con una solución innovadora: se instalan los primeros postes SOS para asistir a los automovilistas en caso de emergencia o avería. Este sistema directo de comunicación con los centros de gestión de la DGT llegó a estar presente en 7.000 km de carreteras. En esa misma línea, en 1989 la DGT abre otro canal de comunicación con el usuario de la vía poniendo en marcha el teléfono gratuito 900 123 505.

• 1985

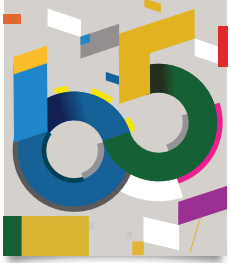
El **Real Decreto 2272/1985**, de 4 de diciembre, determina las aptitudes psicofísicas que deben poseer los conductores de vehículos y mejora la calidad de los reconocimientos, así como controla las características de los centros de reconocimiento de conductores.

• 1989

La **Ley 18/1989** de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial actualiza el veterano Código de Circulación que estaba vigente ¡desde 1934!

• 1990

Se publica el **Real Decreto Legislativo 339/1990**, de 2 de marzo, en el que se incluyen nuevas normas, como la prohibición de conducir con auriculares o la de arrojar objetos desde el coche a los arcenes o la calzada.



DGT tal como éramos, tal como somos

- Pero si hay que destacar un año de la década de los 80 nos encantamos por 1985: Stevie Wonder protagonizó su célebre “si bebes, no conduzcas”, nació la revista “Tráfico” y vía Real Decreto (el 2344/1985), se intenta poner remedio a uno de los focos de inseguridad vial: el bajo estado de forma del parque automovilístico. Desde ese año todos los vehículos estarían obligados a pasar una inspección técnica periódica. Hasta ese momento los particulares

las motos con más de 125 cc. Y un año más tarde se adoptó esa misma medida para las motos menores de 125 cc. Pero los esfuerzos y medidas preventivas no dan los frutos deseados y 1989 pasa a la historia como el peor año del siglo XX en cuanto a siniestralidad vial. Se produjeron 109.804 siniestros viales con 9.344 fallecidos, 52.418 heridos graves y 116.993 heridos leves. Los años 90 se toman muy en serio bajar esas cifras y para lograrlo se echa mano de todos los recursos posibles: desde renovar la normativa, a endurecer algunas sancio-

ascenso a lo largo de toda la década cobrando relevancia en 1997 y 1998. En el 97 las infracciones relativas a alcohol y drogas pasan a ser consideradas muy graves. En el 98 se baja la tasa de alcoholemia de 0,8 gr/l a 0,5 gr/l. En cuanto a los turismos, en 1992 el cinturón de seguridad, cuyo uso ya era obligatorio en carretera, pasa también a serlo cenciudad, así como los Sistemas de Retención Infantil para niños de 3 a 12 años. Y desde 1999 los vehículos de nueva homologación obligatoriamente deben estar equipados con airbags.



estaban exentos de dicha revisión porque el Ministerio de Industria no poseía dispositivos adecuados para realizarla. Con la creación de las nuevas estaciones de ITV ese vacío quedó subsanado y tanto las motos como los turismos particulares con una antigüedad mayor de cinco años debían pasar la ITV. Además de intentar que los vehículos fueran más seguros, se revisa el uso de los dispositivos de retención y seguridad. En 1981 el casco se convierte en obligatorio tanto en carretera como en ciudad para

nes, intentar reforzar la seguridad en los turismos o iniciar las campañas de “línea dura”, que comienzan en 1992 con el famoso “Las imprudencias se pagan” y continuarán durante años. En 1994 se aprueba la Ley Orgánica 17/1994, de 23 de diciembre, que modifica artículos del Código Penal con el fin de tipificar como delito la conducción de un ciclomotor bajo la influencia de bebidas alcohólicas y/o drogas o con temeridad o imprudencia. La batería antiinfracciones continúa en

LOS AÑOS 2000: HACIA LA VISIÓN 0

El nuevo milenio se estrena con una reforma de la Ley de Tráfico: en 2001 se cambia la norma para poder sancionar el uso del teléfono móvil al volante. Reducir la velocidad es el otro objetivo de las reformas normativas. En 2018 se baja la velocidad máxima en carreteras convencionales a 90 km/h; en 2020 se establece un límite de 30 km/h en vías urbanas con un único carril de circulación por sentido y un año

UNA HISTORIA NORMA A NORMA

• 1997

Se aprueba el **Reglamento General de Conductores (RD 772/1997)**, del 30 de mayo) en el que se modifican los exámenes de conducir y se añaden nuevos requisitos psicofísicos.

• 2001

La **Ley 19/2001**, de 19 de diciembre, reforma la Ley de Tráfico para prestar atención a un problema importante: las distracciones durante la conducción por culpa del teléfono móvil. Se prohíbe su uso mientras se conduce.

• 2005

La **ley 17/2005**, de 19 de julio, que entrará en vigor el 1 de julio de 2006, regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. Un giro histórico en la política preventiva, ya que se pasaba de un sistema meramente sancionador a otro reeducador.

después, en 2021, se suprime la regla de los años 70 que permitía 20 km/h de margen para adelantar en carretera convencional. Mientras, la estructura de la DGT sigue evolucionando. En 2004 se crea el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y la Comisión de Seguridad Vial en el Congreso de los Diputados. Dos años después, en 2006, se incorpora otra figura a la seguridad vial: la del Fiscal Especial de Seguridad Vial cuya misión es la persecución de los delitos relacionados con el tráfico. En 2010 comienzan los controles de

plena pandemia lanza una nueva manera de llevar siempre el carné de conducir: la app MiDGT. La labor de formación de la DGT también se “contamina” de las innovaciones tecnológicas: en 2022 la normativa obliga a todos los coches de nueva homologación a incorporar ocho nuevos sistemas de ayuda al conductor (ADAS) y para dar a conocer estas innovaciones la DGT elabora una serie de vídeos explicativos. Un esfuerzo de 65 años por mantenerse al día que ha logrado que, en 2023, las cifras de personas fallecidas en la carre-



carretera, las pruebas de detección de drogas en saliva se convierten en obligatorias y aparecen los primeros radares de tramo para perseguir las infracciones de velocidad. También se chequea el uso del cinturón de seguridad y de los SRI, que desde 2006 son obligatorios para los menores que midan menos de 1,35 m. Durante estos últimos 20 años la DGT también se ha esforzado por adaptarse a los nuevos tiempos y juega la carta de la tecnología. En 2015 renueva la imagen de su página web y su sede electrónica y en

terera no hayan aumentado en relación a 2022 a pesar de haber crecido los desplazamientos de largo recorrido (+2%), el parque de vehículos (33.404.417 unidades a cierre de 2023 según Unespa, la patronal de los seguros) y haya más conductores con licencia que nunca (27.664.075 según el censo de conductores 2022). Aún queda camino por recorrer para lograr el objetivo de siniestralidad 0, pero la DGT seguirá esforzándose para lograrlo como ha hecho a lo largo de toda su historia.



VOLCADOS EN LA FORMACIÓN

Más vale prevenir que curar. Y para prevenir accidentes hay que formar a los futuros conductores. Este ha sido uno de los frentes de batalla de la DGT, acercar la educación vial a todos los usuarios de la vía y durante todas las etapas de la vida, especialmente, a edades muy tempranas. Por ese motivo se pusieron en marcha (y se regularon) los Parques Infantiles de Tráfico. Y también se crearon normativas como la pionera orden del Ministerio de Educación y Ciencia de 1980, que incorporó los contenidos de

Educación Vial a los programas escolares de la Educación General Básica (EGB) y Preescolar (una resolución precursora, sin duda, de la actual LOMLOE). En 1986 se dio otro salto de gigante en la formación con la puesta en marcha del Centro Superior de Educación Vial en Salamanca. Los profesionales de este centro investigan, diseñan y desarrollan programas didácticos destinados a formar usuarios de las vías públicas seguros y responsables en todas las etapas de la vida.

• 2007

Se cambia de nuevo el Código Penal. Gracias a la **Ley Orgánica 15/2007**, de 30 de noviembre, los que se saltan el límite de velocidad (60 km/h por encima del límite en vía urbana y 80 km/h en interurbana) o los que conducen con una tasa de alcohol superior a la permitida pueden ser condenados a penas de cárcel.

• 2019

La **Ley Orgánica 2/2019**, de 1 de marzo, modifica de nuevo el Código Penal, en materia de imprudencia en la conducción (se añaden tres nuevos supuestos) e incluye la sanción por abandono del lugar del accidente.

• 2020

El **Real Decreto 970/2020** regula los Vehículos de Movilidad Personal. En 2022 una resolución de la Dirección General de Tráfico aprueba el Manual de características de los vehículos de movilidad personal (VMP) que entró en vigor en enero de 2024.



Tomás García Gazapo

General jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil

“En la ATGC tenemos una doble vocación”

Vigilan la carretera, investigan los siniestros viales y, sobre todo, saben ayudar en momentos complicados, cuando nuestro coche ha sufrido una avería o hemos sufrido un accidente. Su misión es combatir el drama de la siniestralidad vial en primera línea y todos los días, tal y como la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil viene haciendo desde 1959.

Alicia DELGADO

Fotos: Alberto ESPADA

Hablamos del pasado y el futuro de la ATGC con el general de brigada Tomás García Gazapo.

¿Por qué se eligió a la Guardia Civil para vigilar la carretera?

La década de los cincuenta fue una época de clara transformación de la sociedad española, a la vez que comenzaba el desarrollo económico y social. En las carreteras, se vivía una situación de anarquía, con incrementos notorios de la siniestralidad: en 1958 se registraron 1.711 fallecidos con poco más de 700.000 vehículos, y un servicio de vigilancia, cuando menos, poco efectivo. En este escenario, en 1953 se le encomienda a la 1ª Comandancia Móvil de Madrid un ensayo para servicios de auxilio, control y seguridad del tráfico rodado en las carreteras nacionales periféricas y de acceso a la capital de España. Tras unos resultados muy satisfactorios, se creó en 1958 la primera unidad piloto de la Guardia Civil, que acabó desembocando en la creación de la Agrupación de Tráfico el 26 de agosto de 1959.

Muy probablemente, se eligió a la Guardia Civil por ser un cuerpo militar, con despliegue en todas las carreteras, capacidad de auxilio y con unos mandos capaces de realizar una escrupulosa selección del personal. Sabían tratar a los usuarios, ser disciplinados y resolver.

¿Cuáles eran sus objetivos?



Sus cometidos fundamentales eran muy similares a los de ahora: protección y auxilio de los usuarios de las vías públicas, vigilancia y mantenimiento de la disciplina del tráfico en las vías interurbanas, instrucción de diligencias e investigación de los siniestros viales.

¿Ha cambiado mucho su labor?

No tanto en los objetivos, misiones y cometidos fundamentales, como en la adaptación constante de los servicios que prestamos. La formación de nuestro personal siempre ha sido permanente sobre la normativa cuyo cumplimiento debe vigilar. Nuestros medios, tanto en vehículos como en tecnología de vigilancia, están en constante evolución y siempre en la carretera. Nacimos en una España sin apenas vías de gran capacidad y ahora desarrollamos nuestros servicios en una red de carreteras que incluyen más de 15.000 km de estas vías.

¿Hay suficiente plantilla?

En estos momentos los efectivos de la Agrupación son algo menos de 9.000, sobre una plantilla presupuestaria de algo más de 10.000. Esto fue fruto de un plan ambicioso para tener más presencia en la carretera y pensamos que podrían ser suficientes siempre que tengamos una cobertura aceptable. En cualquier caso,

el actual escenario de movilidad y seguridad vial podría hacer conveniente un ligero incremento, siempre que lo permita el presupuesto y pensando en reforzar la prevención.

¿En qué se debería mejorar?

Nuestro reto permanente es nuestro personal. Aunque estamos satisfechos con nuestra formación, siempre nos exigiremos el más alto grado de excelencia. Ahora estamos mejorando la formación en la reconstrucción de siniestros y la investigación de los mismos y de los delitos de seguridad vial, con el fin de proporcionar a las víctimas una reparación efectiva del daño. Respecto al control, estamos revisando los procedimientos para ser más eficaces en la vigilancia del comportamiento de los usuarios de las motocicletas (usamos drones). Sin olvidar la transformación digital, para ser más eficientes, mejorar la calidad de los datos y procedimientos y, en definitiva, ofrecer un mejor servicio a la sociedad.

Cuando vemos una patrulla, conducimos mejor...

Sí, conocemos nuestra influencia sobre los usuarios de las vías. Raro es no tener alguna anécdota sobre ello. Afortunadamente cuando un conductor nos ve, hace un chequeo rápido del cumplimiento de todas las normas, cinturón, velocidad, consumos recientes, uso de





carriles, iluminación, etc., lo que corrobora que transitamos por el buen camino de la prevención.

En vacaciones siempre hay operaciones especiales.

Tenemos grabado en nuestra conciencia la disponibilidad permanente para el servicio. Además, para nosotros constituye un orgullo y satisfacción especial prestar servicio en esos momentos más especiales como son los de disfrutar del descanso. Por ello, nos afanamos en conseguir nuestro ansiado "sin novedad" después de cada operación especial.

Suelen ser los primeros en socorrer a las víctimas...

La siniestralidad vial supone un drama social que ayudamos a combatir en primera línea. También estamos en los primeros momentos del drama personal cuando nos trasladamos a un domicilio a comunicar a la familia el fallecimiento de una persona por un siniestro vial. Es difícil para todos: familia e intervinientes. Buscamos el menor impacto emocional en quien recibe la noticia, además de acompañar a esa persona en esos primeros momentos. A los componentes de la Agrupación de Tráfico se les forma de manera específica para comunicar esas "malas noticias" en la Escuela de Tráfico de Mérida, que imparten oficiales facultativos psicólogos del Cuerpo con experiencia. También

se reciben cursos de actualización y, desde el año 2011, existe una Instrucción de la Jefatura de la Agrupación de Tráfico con un procedimiento elaborado.

¿Por qué es importante investigar los accidentes?

Estamos revisando la reconstrucción de siniestros y la investigación policial. Pensamos que la unificación bajo un mismo mando de la reconstrucción de siniestros y su investigación y de los delitos viales reforzará el prestigio y reconocimiento que ya poseemos. Ya sea para una justicia restaurativa o para otra más punitiva, lo esencial es dejar constancia judicial de lo que ha ocurrido y de los delitos viales detectados para perseverar en nuestros estándares de calidad y neutralidad.

¿Cuáles son las principales causas de siniestralidad vial?

Nuestra experiencia directa en la carretera confirma lo que expresa la actual Estrategia de Seguridad Vial 2030. Las causas más frecuentes siguen siendo las distracciones (ocupan el primer lugar, con el móvil) y la conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas. También

está la siniestralidad de los colectivos vulnerables, ahora sobre todo de motocicletas. Y tampoco olvidar los excesos de velocidad o la falta de uso del equipamiento de seguridad.

¿Aún nos falta conciencia vial?

En general, el nivel de concienciación ha aumentado en los últimos tiempos, pero todavía no es suficiente, ya que detectamos falta de responsabilidad por parte de la sociedad española en su conjunto.

Anime a ingresar en la ATGC.

Para formar parte de la Agrupación de Tráfico, es conveniente tener una doble vocación. Por un lado, la necesaria para ser guardia civil, que supone una gran vocación de servicio; por otro lado, estar llamado a ejercerla en nuestras carreteras, que son un escenario concreto, con unas características muy específicas, donde todo se entrelaza: usuarios, asfalto, gasolina, normas, condiciones meteorológicas, convivencia... Siempre animo a nuestros guardias civiles a formar parte de la Agrupación de Tráfico, donde tenemos un ambiente de servicio exigente, pero a la vez altamente gratificante de ayuda a los demás.

“Cuando un conductor nos ve, hace un chequeo rápido del cumplimiento de todas las normas”.

¿Se esconden para "pillar" a los infractores?

La Agrupación tiene muy claras sus prioridades, que pasan por el auxilio en carretera, la prevención de los siniestros más graves, incluidos los propios, y la puesta a disposición de la justicia de lo necesario para dirimir las responsabilidades. Ninguna de estas acciones tiene nada que ver con el número de multas o esconderse para "pillar". Siempre velamos por la calidad de nuestros procedimientos y para que nuestra presencia en la carretera sea lo más efectiva posible.

Un mensaje de cara al verano.

Apoyamos los llamamientos a la prudencia de la DGT en todas las operaciones de verano. Recomendamos evitar los horarios con más tráfico, planificar los movimientos, incluidas las rutas alternativas, no conducir de noche, colocar correctamente el equipaje, velar por la seguridad de todos los pasajeros (sobre todo, los menores) e ir muy atentos a la fatiga. Así lograremos desplazamientos seguros. Y, dando por supuesto que, siempre, es imprescindible circular a las velocidades reglamentarias, no consumir alcohol ni drogas al volante, hacer uso de todos los elementos de seguridad y evitar las distracciones, manteniendo lejos el teléfono móvil.



LOS AVANCES NO HAN CESADO EN LOS 65 AÑOS DE HISTORIA DE LOS MOTORISTAS DE LA GUARDIA CIVIL: MOTOS CAMUFLADAS, PATRULLAS INTEGRALES...

Patrullas a dos ruedas

Abriendo camino en las competiciones ciclistas, en los dispositivos de visitas oficiales, avisando, ayudando y tomando el control del asfalto. Los motoristas de la Guardia Civil son los más ágiles en la labor de garantizar la seguridad de todos y protagonistas en el auxilio y la seguridad en la carretera.

Desde que la Guardia Civil asumiera el encargo de vigilar las carreteras en España, las motocicletas han formado parte del parque móvil de la Agrupación de Tráfico y han evolucionado con ella, adaptándose al ritmo de los avances tecnológicos, la modernización de las infraestructuras y las nuevas formas de movilidad.

“El cambio se puede ver gráficamente al comparar el motorista de hace 65 años con el motorista de ahora. El motorista de hace 65 años salía casi a la aventura a la carretera, a intentar ayudar como pudiera al usuario de la vía”, asegura el teniente coronel Varela, jefe de la Oficina de Transformación Digital y Calidad de Tráfico. Hoy la tecnología permite una mayor eficacia en las labores de control, de auxilio, así como en la protección de los propios agentes.

“El servicio, apoyado en los avances tecnológicos, es más ajustado a las necesidades que pueda tener el

usuario: El motorista actual tiene la capacidad de salir a la carretera con aparatos para realizar pruebas de alcohol y drogas, cinemómetros... Está conectado a bases de datos para hacer comprobaciones in situ y también los usuarios tienen acceso a las tecnologías y capacidad para comunicarse”, afirma Varela.

Esto es evidente en las Patrullas Integrales. Compuestas únicamente por guardias civiles de la especialidad de motoristas, disponen de medios portátiles que les permiten un servicio totalmente autónomo y las dota de una mayor agilidad en el control del tráfico.

DE INCÓGNITO

En cuanto a los dispositivos de vigilancia y control, la última novedad es la utilización de motos camufladas. Su uso forma parte de un proyecto que busca reducir la siniestralidad de los motoristas. Para ello se utilizan motocicletas sin distintivos visibles, pero apoyadas por una unidad



con colores uniformados, quien notificará las infracciones detectadas por los motoristas camuflados e intervendrá a requerimiento de estos. Para realizar esta tarea la ATGC dispone de 33 motocicletas camufladas de colores comerciales de distintas marcas y modelos, repartidas en distintas Unidades de la Agrupación. El objetivo es observar de forma discreta infracciones graves que son más difíciles de apreciar de otra manera. El proyecto, comandado desde la Jefatura de la Agrupación, evaluará los beneficios e inconvenientes de esta medida para decidir si se extiende

EVOLUCIÓN DE LAS MOTOCICLETAS DE LA ATGC

La historia de los motoristas de la Guardia Civil sin duda se ha desarrollado en paralelo a la evolución de la industria de la motocicleta, lo que ha llevado a que hoy cuenten con vehículos más seguros y que se adaptan a las nuevas necesidades de la Agrupación. BMW y Yamaha, son los fabricantes que más modelos han aportado a la Agrupación, pero los motoristas de la Guardia Civil han circulado también en motos Guzzi, o en la conocida Sanglas.

LAS MÁS ANTIGUAS

1960/1974



BMW R 27 ↑

Fue el primer vehículo probado y se utilizó entre los años 60 y 74.
• 4 velocidades, un cilindro.
147 kg y 18 cv de potencia.

BMW R-50/2 →

Adjudicada a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil desde el año 1960 a 1986.
• 4 velocidades, 2 cilindros.
198 kg; 494 cc. y 26 cv.



1960/1986



EN EL RECUERDO

Desde su inicio la Agrupación de Tráfico ha tenido que lamentar la muerte de 345 componentes. El primero, el guardia civil de 29 años Antonio Rodríguez Jiménez, el 19 de junio de 1959. Los dos últimos, también motoristas, en abril de 2023: Dámaso Guillén López, de 48 años, y Francisco Ramón Montes Félix, de 53, en Asturias y Valencia, respectivamente.

a un ámbito amplio de la demarcación competencia de la Guardia Civil.

ESPECIALIZACIÓN

Uno de los grandes avances de la modalidad de motorista se encuentra en la formación, con continuas mejoras para conseguir la mejor capacitación. Ahora el curso que se realiza en la Escuela de Tráfico de Mérida es más completo y se imparten jornadas de actualización y formación continua. Todo ello con el objetivo de integrar todas las capacidades y mejorar de forma evidente el desempeño, al

umentar su independencia para actuar.

Gracias a todo esto las carreteras españolas cuentan hoy con la presencia de 695 cabos y 5.305 guardias motoristas dedicados a una especialidad, la de Tráfico, donde el servicio al ciudadano es muy visi-

ble: Para estos guardias es prioritario contribuir a la labor preventiva de la seguridad vial de los usuarios con su presencia, y prestar ayuda y el auxilio necesario ante cualquier incidencia, sea esta un siniestro, una avería o cualquier otra situación de emergencia.

Una dedicación que es apreciada y valorada, y que puede ser corroborada por cualquiera que haya recibido la ayuda de miembros de la Agrupación a lo largo de los millones de horas de patrulla realizados en estos 65 años de historia de éxito.



SEGURIDAD SOBRE LA MOTO

La búsqueda de una mayor seguridad para las patrullas en moto ha sido constante y ha avanzado conforme lo ha hecho la industria del automóvil y del equipamiento policial, incorporando motocicletas más avanzadas y seguras, indumentarias más visibles ante los usuarios de la vía, con una mayor confortabilidad y mejores sistemas de seguridad.

Muy lejos quedan ya los tiempos de las primeras máquinas, y la uniformidad del motorista consistente en un chaquetón de cuero, un casco con chichonera, como los "calimero" -blancos- de los años 70, y las gafas de protección. Las motocicletas actuales, "tipo touring" de alta gama tienen implementadas grandes mejoras en seguridad.

Un buen casco y un equipamiento adecuado, constituyen la base de la seguridad pasiva de los guardias motoristas, que se completará en breve con la recepción de chalecos airbag de activación electrónica. Esta última característica puede ayudar a mitigar el segundo mayor riesgo de los motoristas de la Agrupación: Los atropellos en carretera.

LAS MÁS MODERNAS

1997/2019



BMW R 850 RT ↑

La Guardia Civil dispuso de ella desde 1997 hasta 2019.
• 5 velocidades, 2 cilindros en

bóxer a 4 tiempos. 313 kg; 848 cc. y 72,5 cv a 7.000 R.P.M.
Frenos ABS.



2021

BMW R 1250 RT ↑

En la ATGC desde el año 2021.
• 6 velocidades, 2 cilindros en bóxer a 4 tiempos. 279 kg;

1.254 cc. y 136 cv a 7.750 R.P.M.
ABS. Control de Tracción y sistema de arranque en pendiente.



LAS TÉCNICAS MÁS INNOVADORAS DE INVESTIGACIÓN DE LA ATGC LLEGAN CADA VEZ MÁS RÁPIDO AL TERRENO PARA ESCLARECER LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

Descifrar los siniestros para evitarlos

Desentrañar las circunstancias de un siniestro vial puede ser casi un trabajo tan complejo como se quiera. Son las consecuencias del accidente las que marcan a los investigadores qué grado de conocimiento tienen que alcanzar. Con esa lógica, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha ido sofisticando, desde los años 90 del siglo XX, tanto sus metodologías como la estructura del personal especializado que las lleva a cabo.

Fotos: Alberto ESPADA



Actualmente, la investigación de accidentes en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) funciona “por capas”, en forma de estructuras jerarquizadas llamadas UNIS (Unidades de Investigación de Seguridad Vial), que tienen presencia en 15 sectores y 44 subsectores geográficos. El detonante del proceso de investigación es un siniestro vial, y la gravedad del mismo es la que marca qué parte de la estructura debe intervenir. “Tras una llamada de accidente, los primeros que acuden al lugar son los motoristas de la Agrupación. Ellos atienden el siniestro, aseguran la zona y, si se trata de un accidente menor (golpe y heridos leves), se hacen cargo de la toma de datos”, explica el teniente coronel Ignacio Varela, jefe de la Oficina de Transformación Digital y Calidad de Tráfico.

Si al llegar al lugar del siniestro, los motoristas ven que este reviste más importancia, incluso con re-

levancia penal, avisan a alguno de los 123 Equipos de Investigación de Siniestros Viales (EIS), lo que antes conocíamos como equipos de Atestados. Normalmente, son ya siniestros con relevancia penal o cierto grado de complejidad, con heridos graves o muertos, posibilidad de delito, fuga, falta de documentación por una de las partes, etcétera.

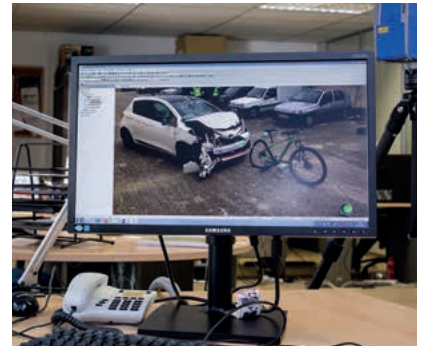
EPRAT, ALTA INVESTIGACIÓN IN SITU

Los EIS, formados específicamente en la rama de Atestados, realizan el informe oficial recabando la información básica (lugar, implicados, testimonios...), además de las circunstancias observables, posible secuencia de los hechos, etc. El documento que elaboran tendrá gran repercusión en la depuración de responsabilidades derivada del siniestro. Además, los EIS también pueden realizar análisis de accidentalidad, controles de alcohol y otras drogas o vigilancia de carreteras. Cuando el siniestro vial presenta una especial gravedad o complejidad, con varios vehículos implicados, atropellos, varios fallecidos, etcétera, intervienen los EPRAT (Equipos Periféricos de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico), grupos especializados de reciente creación formados por 3 componentes (1 cabo y 2 guardias civiles) que operan en 15 sectores y subsectores geográficos. Todos los miembros de los EPRAT han realizado, aparte de la especialización en Atestados, el

Curso de Experto en Reconstrucción de Accidentes en la Escuela de Tráfico de Mérida. Además, se les está dotando de material técnico de mayor calado que el que tienen los EIS, especialmente en lo referente a programas de simulación de accidentes.

Los EPRAT pueden intervenir en primera instancia o con posterioridad, y su principal labor es complementar, gracias a su conocimiento técnico y la tecnología con la que cuentan, las diligencias instruidas por los EIS, asumiendo además los requerimientos de las instancias judicia-





GIAT, EL AZOTE DE LOS IRRESPONSABLES

En la estructura de las Unidades de Investigación de Siniestros Viales (UNIS), se encuentra el Grupo de Investigación y Análisis del Tráfico (GIAT), cuyas funciones traspasan los límites de la reconstrucción de accidentes. Por un lado, son un apoyo para los EIS o los EPRAT en el esclarecimiento de siniestros viales, especialmente en aquellos en los que se produzcan fugas de implicados u otras circunstancias como colocación de obstáculos o alteración de las señales, entre otros. También colaboran en la búsqueda de implicados y/o pruebas que permitan conocer la verdad de un siniestro. Pero, además, los GIAT peinan internet para obtener información sobre circunstancias que pueden alterar el desarrollo del tráfico de forma significativa (movilizaciones...), y buscan de forma proactiva e investigan prácticas delictivas y comportamientos temerarios al volante que cada vez más conductores irresponsables suben a las redes sociales.



Los equipos de ERAT y DIRAT utilizan la tecnología más puntera en reconstrucción de accidentes.

Reconstrucción de Accidentes de Tráfico), están asentados, respectivamente, en Madrid y Mérida, y su capacidad para moverse geográficamente es más limitada.

ERAT Y DIRAT, LA ELITE

Tanto el ERAT como el DIRAT, realizan una tutorización/supervisión de todos los informes que realizan los EPRAT, por lo que puede decirse que todos los accidentes complejos que se envían a los juzgados pasan por sus manos. Si hasta ahora estos equipos resolvían entre 30 y 35 accidentes de tráfico al año, con la llegada de los EPRAT y la agilización en la toma de datos técnicos, aumentarán tanto el número de siniestros

que supervisan como la precisión y calidad de los informes, ya que llegar antes al lugar de los hechos permite recoger 'huellas' más vivas. ¿Y cuáles son los datos más importantes en la investigación de un siniestro? En primer lugar, los factores que intervienen: la vía, los vehículos y las personas implicadas. Se inspeccionan señalización, geometría, pendiente, peralte, rampa, cuneta, visibilidad, etc. En cuanto a los vehículos, se anota su posición tras la colisión, la huella que han dejado o los restos que hayan quedado tirados. También se inspeccionan los vehículos para comprobar, entre otras cosas, el estado de los elementos de seguridad pasiva y activa (cinturones de seguridad, airbags, etc.) y las deformaciones. Por

último, los investigadores abordan el 'factor humano': lesiones y condiciones psicofísicas en las que se encontraban las personas implicadas. Así, con las mediciones y los programas informáticos adecuados (especialmente el Virtual Crash) logran reconstruir el siniestro y averiguar las causas.

Detrás de cada investigación, hay un fin último: "Prevenir otros accidentes. Y si las circunstancias son evitables, informar a la administración competente para que no vuelva a ocurrir", finaliza el capitán Muñoz.

les. "Lo que se pretende es que las investigaciones sean mucho más detalladas, que los jueces tengan más información para que puedan determinar las responsabilidades penales y civiles", explica el capitán José Carlos Muñoz, capitán jefe del ERAT.

Los EPRAT han surgido de la necesidad de contar con personal especializado en el terreno, ya que los grupos más avanzados de la ATGC en reconstrucción de accidentes, el ERAT (Equipo de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico), y el DIRAT (Departamento de Investigación y

ANIVERSARIO



12-13

UNIDAD DE MEDIOS AÉREOS DE LA DGT

Volar por seguridad

Desde el aire, los helicópteros y drones de la DGT vigilan las carreteras y sancionan infracciones, en estrecha colaboración con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Así trabaja la UMA, por la seguridad de todos.

La Unidad de Medios Aéreos (UMA) de la DGT es la unidad de vuelo más antigua del Ministerio del Interior y acumula una experiencia de cientos de miles de horas de vuelo desde que fue creada en 1961, en el aeródromo de Cuatro Vientos en Madrid. Su objetivo es contribuir a la seguridad en autopistas, autovías y carreteras convencionales mediante misiones de vigilancia y control aéreo del tráfico. *“Nuestra labor principal es ayudar a la gestión ordenada de la circulación. La planificación eficaz de nuestro equipo humano (pilotos, operadores de cámara y drones, mecánicos...) y la coordinación con la Agrupación de*

Helicópteros y drones vuelan todos los días en misiones de vigilancia, especialmente sobre tramos con mayor siniestralidad.

Tráfico de la Guardia Civil (AT-GC) son imprescindibles para trabajar por la seguridad vial de la forma más eficaz posible. En breve, incorporaremos nuevos drones y cámaras”, explica

Alejandro Suárez, jefe de la Unidad de Medios Aéreos de la DGT. Actualmente, la UMA da cobertura a todo el territorio nacional con siete patrullas con base en A Coruña (en Santiago de Compostela), Valladolid, Sevilla, Málaga, Madrid, Valencia y Zaragoza. Además, da apoyo en la vigilancia de las carreteras de las islas Baleares y las islas Canarias en momentos puntuales con mayor volumen de tráfico. E interviene cuando se producen circunstancias excepcionales como catástrofes naturales (terremoto de Lorca de 2011), danas ('Filomena' en 2021), grandes nevadas, cortes de carretera por huelgas, manifestaciones...



APOYO AÉREO

Una de las labores más importantes desempeñadas por la UMA son las misiones de vigilancia y regulación del tráfico, pues constituyen el apoyo aéreo en las carreteras en la gestión del tráfico

en operaciones salida y regreso en verano, Semana Santa o en puentes, en operaciones especiales, donde se producen grandes desplazamientos como la Operación Paso del Estrecho y en grandes concentraciones de vehículos, como ocurre en los ●●●

LAS CIFRAS DE LA UMA (2023)

Plantilla. 90 personas sumando pilotos, ingenieros, mecánicos, personal de foto-video, administrativo y de mantenimiento.

Bases operativas: Valladolid, Zaragoza, Madrid, Valencia, Sevilla y Málaga, y A Coruña (Santiago de Compostela).

2.900 horas de vuelo y **19.000** denuncias.

	Número de vuelos	Horas	Denuncias
A Coruña	70	128	923
Madrid	705	1.022	8.160
Málaga	209	357	1.381
Sevilla	178	234	2.216
Valencia	306	514	2.317
Valladolid	279	405	1.968
Zaragoza	153	249	2.648



DRONES PARA VIGILANCIA, SANCIÓN... Y RECONSTRUCCIÓN DE ACCIDENTES

La Unidad de Medios Aéreos de la DGT utiliza drones en labores de vigilancia del tráfico desde 2018. Actualmente, la UMA opera con dos tipos de aeronaves. Por un lado, una flota de drones con capacidad sancionadora modelo Matrice 200, operado habitualmente por dos personas -un piloto y un operador de cámara- dotados de cámaras con mejor resolución, sensores de proximidad, con mapas integrados y mayor autonomía, para sanción de infracciones. Por otro lado, una flota de drones modelo Phantom 4, para regulación de tráfico, grabación de puntos

conflictivos, atascos o eventos con grandes concentraciones de vehículos, y con capacidad de transmitir imágenes y dar apoyo en labores de vigilancia a los agentes de la Agrupación y a los Centros de Gestión del Tráfico. *“El piloto del dron recibe una formación específica para ese modelo dron, certificada por Seguridad Aérea. El operador de cámara también pasa un curso”*, explica David Rodríguez, sargento de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y coordinador de los equipos de vigilancia aérea del tráfico y operador de drones, y explica que la ATGC también uti-



liza este tipo de aeronaves para la investigación y reconstrucción de siniestros viales: *“Un dron equipado con láser hace en pocos minutos y de forma más precisa un escaneado*

completo de la calzada. Los estamos usando mucho, especialmente en glorietas, cruces, en tramos extensos o con desniveles donde la orografía es adversa”.

Volar por **seguridad**

●●● premios de motociclismo y Fórmula 1: helicópteros y drones de la DGT transmiten imágenes en vivo del estado de las carreteras a los centros de gestión del tráfico de la propia DGT, donde se adoptan las medidas oportunas para dar seguridad y fluidez a la circulación. *“Muchas de las informaciones sobre retenciones o accidentes en carretera que los conductores reciben a través de los paneles de mensaje variable*

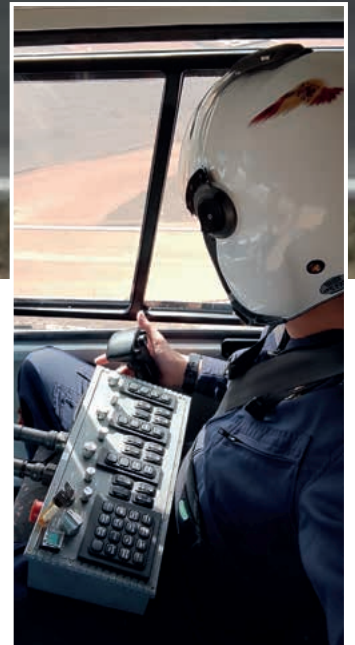
son incidencias que los helicópteros transmiten a los centros de gestión”, explica Suárez.

365 DÍAS AL AÑO

La UMA vuela todos los días del año en misiones de vigilancia, que se realizan especialmente sobre los tramos de carreteras con mayor siniestralidad. En estas misiones, los operadores de video de helicópteros y drones

captan y sancionan desde el aire *“infracciones con riesgo potencial para la seguridad del resto de usuarios”*, afirma el jefe de la UMA: *“Las carreteras convencionales, que concentran el 75% de las víctimas mortales en vías interurbanas, ocupan la mayoría de las horas de vigilancia”*, apunta Suárez.

Gracias a las cámaras de alta definición instaladas en las aeronaves, en estos vuelos de vigilancia



Personal de la UMA realiza labores de mantenimiento en el aeródromo de Cuatro Vientos.

“La presencia de los helicópteros de la DGT reduce el número de siniestros”

Eduardo Hernando, ATGC.

los operadores detectan y pueden proponer sanciones ante todo tipo de comportamientos irregulares, ya sean excesos de velocidad, no usar el cinturón de seguridad, utilizar el teléfono móvil al volante, maniobras de riesgo como adelantamientos peligrosos o ‘saltarse’ una señal de stop en una intersección: “Es la misma vigilancia del cumplimiento de las normas por parte de los conductores que hacemos en tierra, pero desde el aire. Con la gran ventaja de que, desde el helicóptero, podemos vigilar mucho espacio en poco tiempo y ser selectivos a la hora de denunciar infracciones”, afirma Eduardo Hernando, cabo prime-

ro de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y operador de radar con 15 años de experiencia. Hernando también destaca el valor disuasorio de estos vuelos: “A unos 200 m de altura se nos ve, el ciudadano se percata de nuestra presencia. Vigilamos tramos de carretera con pre-

sencia de ciclistas, motoristas y con siniestros por excesos de velocidad y tenemos constancia de que la presencia de los helicópteros en estas zonas reduce el número de siniestros”.

Asimismo, la Unidad de Medios Aéreos de la DGT interviene en las campañas especiales de vigilancia y control, realiza labores preventivas de vigilancia en rutas frecuentadas por ciclistas y motoristas, participa en jornadas de divulgación de seguridad vial, colabora con centros escolares, realiza grabaciones de puntos negros para estudios de seguridad vial y distribuye imágenes para medios de comunicación y campañas de concienciación vial.

HITOS DE LA UMA

1961. Creación de la Unidad de Helicópteros de la Jefatura Central de Tráfico, con base en el aeródromo de Cuatro Vientos en Madrid, con tres pilotos, dos mecánicos y dos helicópteros.

1989-1997. Los helicópteros de la DGT realizan servicios de asistencia sanitaria medicalizada en carretera, con asistencia a más de 9.000 heridos y 2.500 evacuaciones a hospitales.

2013. Comienza a operar el cinemómetro aéreo ‘Pegasus’ para realizar controles de la velocidad desde el aire.

2015. Se estrena el sistema de transmisión de imágenes en directo durante la Operación Paso del Estrecho.

2018. La incorporación de los drones para tareas de vigilancia y regulación amplía las capacidades operativas.

la cortesía no ocupa lugar
llevéla siempre consigo



JEFATURA CENTRAL DE TRAFICO

CAMPAÑA DGT 1962

TRAFICO Y
Seguridad Vial

Directora: Alicia Delgado. **Redacción:** Carlos Nicolás, Nuria Herraiz, David Losa y Silvia Fernández (colaboradora). **Ilustración portada:** DLIRIOS. **Maquetación:** NODOS.