

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XL | DICIEMBRE 2024 | N° 272

UN TERCIO DE LOS
CONDUCTORES FALLECIDOS
EN 2023 DIO POSITIVO

Alcohol: fin de viaje

Suplemento
especial: **Radares**

Las **infracciones**
del carné



Isabel Muñoz:
“El teléfono móvil
y el cansancio
son los grandes
peligros de la
carretera”

SHIFT
LOCK





16 EN LA CARRETERA, EL ALCOHOL MATA. Según el balance de siniestralidad vial de 2023, el alcohol fue factor concurrente en 246 siniestros viales mortales (13%).



22 LAS INFRACCIONES CON EL PERMISO DE CONDUCIR. Circular con el carné caducado o sin haberse examinado son algunas de las irregularidades más comunes.



32 CIVISMO TAMBIÉN EN LA CARRETERA. Ser un buen conductor no sólo implica tener pericia en el manejo del vehículo, sino conocer y respetar las normas de tráfico.



36 CAMBIOS EN LOS CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS. El objetivo de esta reforma es lograr un cambio de actitud en los conductores infractores.



46 ISABEL MUÑOZ, Premio Nacional de Fotografía. Lleva conduciendo desde los 18 años, una actividad que le gusta, aunque, según nos cuenta, prefiere ir tranquila, a su ritmo.



49 NUEVOS NIVELES DE CO₂ PARA LOS COCHES. A partir del próximo 1 de enero, se reducen en Europa los límites de emisiones de dióxido de carbono.

Una crisis sin precedentes

SUPLEMENTO
ESPECIAL
RADARES



- 03** EDITORIAL
- 04** LAS LOCURAS
- 06** BREVES
- 08** NOTICIAS INTERNACIONALES
- 10** EL TEST
- 12** CONDUCIR MEJOR: Con lluvia, viento, nieve, etc.
- 15** LA FOTO: Día internacional de la Revisión de los Limpiaparabrisas
- 16** EN PORTADA: En la carretera, el alcohol mata
- 22** Las infracciones del permiso de conducir
- 26** ¿Conoce el 'carpooling'?
- 28** Tecnología para una movilidad inteligente
- 32** ¿Es usted un conductor cívico?
- 36** Cambios en los cursos de recuperación de puntos
- 38** Los SRI, a examen
- 40** Claves para comprar un coche de segunda mano
- 43** ¿Qué es el CoC?
- 46** ENTREVISTA: Isabel Muñoz, Premio Nacional de Fotografía
- 49** TRÁFICO DEL MOTOR: Reducción de los niveles de CO₂
- 52** BANCO DE PRUEBAS
- 54** NOTICIAS DEL MOTOR
- 56** VEHÍCULOS AL DÍA: Neumáticos de invierno
- 58** EL OBSERVATORIO: Radiografía del usuario de la motocicleta ligera
- 60** SALUD VIAL: Benzodiacepinas y conducción
- 62** EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Caminos escolares seguros
- 64** CARTAS
- 66** CARTA DE SERVICIOS
- 67** EL TRÁMITE: Simplificación para afectados por la DANA

Tardaremos mucho tiempo en superar los terribles efectos de la DANA que, el pasado 29 de octubre, arrasó diversos puntos de España, principalmente en València. Esas tristes imágenes permanecerán grabadas en nuestras retinas, sobre todo al pensar en las personas fallecidas (al cierre de esta edición, se contabilizaban 230), cuya pérdida es irreparable.

No obstante, ante una tragedia de tal magnitud, es necesario reflexionar sobre lo ocurrido, al menos desde la perspectiva que nos atañe: la movilidad y el tráfico. La DANA no sólo se llevó por delante vidas, propiedades e infraestructuras, sino que también generó una crisis de movilidad sin precedentes en España, con miles de vehículos destrozados y el transporte público paralizado. En definitiva, desplazarse por las zonas afectadas por la riada era muy complicado, ya fuera para ayudar con las tareas de recuperación y limpieza, acudir a una consulta médica, trabajar o comprar. Según la Federación de Parques Empresariales de la Comunitat Valenciana, más de 400.000 desplazamientos diarios se vieron afectados por los destrozos provocados por la DANA en el área metropolitana de València.

Para la Dirección General de Tráfico, esta ha sido la crisis más dura y más importante que ha gestionado a lo largo de su historia, lo que ha exigido una monitorización constante y diaria, entre otras cosas, de los flujos de tráfico. La principal prioridad fue, desde el principio, mantener informada a la ciudadanía del estado de las carreteras en las zonas afectadas. Inmediatamente, se procedió a habilitar lo antes posible las llamadas "carreteras estratégicas" (A-3, V-30 y V-31), para lo que hubo que retirar más de 2.000 vehículos destrozados, además de limitar la circulación de camiones con origen y destino València y su área metropolitana: durante el día, sólo podían circular por ellas vehículos de emergencia y los que garantizaban el abastecimiento de la ciudad.

Ante la rotura de un puente en el km 336 de la AP-7 (Corredor del Mediterráneo), un punto por el que cada día pasan 80.000 vehículos (20.000 camiones), se establecieron desvíos alternativos por Zaragoza-Albacete-Murcia. La ruta se incrementaba unos 300 km, pero así se consiguió mantener la comunicación viaria en la costa mediterránea. Además, se establecieron carriles especiales para los más de 5.000 camiones que cada día van al puerto de València, y las emergencias.

Asimismo, numerosas personas perdieron en la riada sus permisos de conducir y también sus vehículos. Por eso, el siguiente desafío ha sido el burocrático: gestionar de forma inmediata los duplicados de esos carnés, así como las bajas (temporales o definitivas) de los más de 120.000 vehículos que la DANA destrozó. Para ello, se optó por simplificar esos trámites y agilizar el proceso lo máximo posible. Porque, ante una tragedia de esta magnitud, recuperar la movilidad siempre es el primer paso para que la vida de las personas afectadas empiece a recobrar una mínima normalidad.



AÑO XL
NÚMERO
272/2024

PORTADA: DLIRIOS

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).
Colaboran en este número:
David Losa y Pilar Ortega.
Secciones: Vehículos al Día: Diego de la Vega. Educación: David Mellado Díez; y El Observatorio: Francisco J. González
Infografía: Dlirios y Accenture Song.
Redacción:
c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.
Teléfono directo: 91 30184 27.
<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
Teléfono: 91 301 84 27
Correo electrónico: revista.DGT@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



1 DOBLE LÍNEA CONTINUA

En 2023 en España (sin estar incluidos los datos de Cataluña y el País Vasco), en las carreteras convencionales fallecieron 943 personas, el 73% del total de víctimas mortales en vías interurbanas, mientras que 3.381 resultaron heridas hospitalizadas, el 78% del total. Maniobras arriesgadas e ilegales, como la que muestran estas imágenes, aumentan esos datos de siniestralidad vial. Como puede verse, el turismo blanco está adelantando a un camión de mantenimiento de carreteras en una vía secundaria en un tramo con doble línea continua.



2 NO ES UNO, SON DOS

Pero, comprobamos que no es uno, sino que son dos los vehículos de conservación de carreteras (un camión y otro más pequeño tipo cisterna) a los que el turismo está adelantando. Esta acción puede considerarse conducción temeraria muy grave (según los artículos 10.2 y 77.e de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y 3.1 del Reglamento de Circulación) porque esa maniobra está prohibida y genera un grave peligro para el resto de usuarios.



3 DESENLACE INESPERADO

Suponemos que la persona que conduce ese vehículo blanco no esperaba este final: los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil terminan parándole para indicarle que la maniobra que ha realizado es muy peligrosa y contraviene las normas de tráfico. En este caso todo acabará en una sanción, pero, podría haber sido peor y terminar con un trágico siniestro, sobre todo para los vehículos que circulaban en sentido contrario.

MULTA DE 500€

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS



VELOCIDADES INADECUADAS Y PELIGROSAS

Muchas de las locuras que incluimos en esta sección son referidas a la velocidad, como es el caso de estas dos. El primer vehículo circula por una vía de alta capacidad a 209 km/h, cuando el máximo permitido es 120 km/h. El motorista de la

segunda imagen está adelantando a un turismo en una carretera convencional a 143 km/h (el límite es 90 km/h). En 2023, la velocidad fue factor concurrente en 5.070 siniestros viales (el 7% del total); en 291 de ellos falleció alguna persona (el 21%).

MULTA DE 600€

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS

MULTA DE 400€

PÉRDIDA DE 4 PUNTOS



ADELANTAMIENTO INADECUADO

Las zonas de cebreado que existen en algunos puntos de las vías tienen un objetivo claro: incrementar la atención del conductor en la aproximación a un elemento de trazado significativamente peligroso. De hecho, esas marcas blancas y oblicuas pintadas en la carretera pueden reducir la siniestralidad vial hasta el 12%. La norma (artículo 170 del Reglamento General de Circulación, RCIR) insiste en que "ningún conductor debe entrar con su vehículo o animal en la citada zona, excepto los obligados a circular por el arcén". Por tanto, este adelantamiento constituye una infracción grave, ya que contraviene los artículos 35.2 y 76.c de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial SV y 85.2 del RCIR.

MULTA DE 200€

PARADA INJUSTIFICADA

Las locuras al volante no siempre se cometen mientras circulamos, también cuando nos paramos o estacionamos en una zona donde no está permitido hacerlo. Es el caso de esta imagen, en la que el vehículo situado en el centro ha cesado su marcha para recoger a un peatón. Lo ha hecho en mitad de la vía (muy cerca de una incorporación), dificultando la circulación de los demás vehículos, que se ven obligados a invadir el carril contrario para poder seguir su camino. Lo sorprendente es que justo a la derecha tiene un espacio libre en el que podría haberse parado con más seguridad, para el propio vehículo, para el peatón que se está subiendo al mismo y para los demás usuarios. Una vez más, estamos ante una imprudencia que puede salir muy cara.



MULTA DE 200€



Guardias más seguros

El pasado mes de octubre la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) recibió las primeras unidades de chalecos con airbag para sus motoristas. A esta primera licitación de 4.661 chalecos que se repartirán hasta final de año, le seguirá una segunda tanda de 3.595 unidades, con lo que se equipará a la totalidad de la plantilla. Los chalecos han sido



que puede ser usada sobre el equipo reglamentario sin que tenga un peso excesivo. Durante el acto de entrega, realizado con el objetivo de fomentar el uso del airbag entre los motoristas españoles, el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, destacó la importancia de que *“la Agrupación de Tráfico, una vez más, abra el camino de los avances en seguridad para los motoristas”*. En esta línea se encuentra la última campaña de la DGT para promocionar el uso de esta prenda y que se lanzó en noviembre con el título *“El regalo de su vida”*.

Medios y violencia vial

Para apelar a la labor de los medios de comunicación en la concienciación y sensibilización frente a los siniestros viales e insistir en una información que no se centre sólo en el evento -un siniestro vial- sino en la prevención, la asociación de víctimas de tráfico Stop Accidentes centró su XIX Foro contra la Violencia Vial en el trabajo de los medios y las redes sociales. En la jornada, celebrada en octubre pasado, intervino el



teniente coronel de la Guardia Civil Antonio Hidalgo Romero para alertar de nuevo sobre los grupos creados en Whatsapp y Telegram que avisan de la presencia de

controles. Una práctica que será perseguida penalmente y que ha obligado a cambiar la estrategia por controles móviles que se mueven rápidamente.



NAVARRA

Las distracciones no son un juego

El Departamento de Interior de Navarra puso en marcha durante los meses de octubre y noviembre una campaña para concienciar de los riesgos de las distracciones al volante. Todo ello cuando hasta septiembre de 2024 el 21% de los siniestros viales en Navarra tuvieron como causa la falta de atención al volante, según diligencias de la Policía Foral. Además, los datos de la última campaña de control de distracciones, realizada por la DGT en toda España entre los días 7 y el 13 de octubre, arroja un 42,7% de conductores denunciados por conducir sujetando el teléfono móvil con la mano, frente al 33,1% de la campaña de octubre de 2023. De los 8.618 conductores denunciados en esa semana, 785 además de cometer una distracción habían bebido y 793 habían consumido drogas.

A la ITV sin los papeles

Hasta ahora el propietario de un vehículo que acudía a una estación ITV para realizar la preceptiva inspección técnica de su vehículo debía presentar la documentación original del mismo. A partir de ahora, las estaciones responsables de estas revisiones podrán acceder al Registro de Vehículos para verificar también la información del vehículo y proceder a su correcta identificación. Esto es válido sólo para aquellos que disponen de tarjeta ITV electrónica, y permitirá comprobar la información sobre número de bastidor, marca, modelo y condiciones del vehículo registradas en dicha tarjeta.



Primeros Técnicos Superiores en Seguridad Vial

Durante este otoño ha acabado sus estudios oficiales la primera promoción de Técnicos Superiores en Movilidad Segura y Sostenible. Un grado superior de Formación Profesional que se imparte ya en 46 centros y que habilita tanto para trabajar como profesores de formación vial en sus distintas variantes como para ser directores de centros educativos de conductores o asesores en seguridad vial y movilidad en entidades públicas y privadas.

Cartagena, ciudad accesible

La localidad murciana ha sido finalista el Premio Ciudad Accesible 2025 de la Unión Europea, quedando en tercer lugar, por detrás de Viena (Austria) y Nuremberg (Alemania). El galardón, al que se presentaron en esta XV edición 57 ciudades, reconoce el compromiso para garantizar la accesibilidad a las personas con discapacidad. El premio otorgado por la Comisión Europea en colaboración



con el Foro Europeo de la Discapacidad está dotado con 150.000 euros para la ciudad que obtiene el primer puesto, y 120.000 y 80.000 para la segunda y tercera, respectivamente. El premio se falló el 29 de noviembre, Día de las Personas con Discapacidad. Como novedad este año, la Comisión concedió dos menciones especiales, en reconocimiento a la Infraestructura Deportiva Accesible y al ejemplo de Accesibilidad en el Entorno Construido.



Solidaridad tras la riada de València

La situación vivida por miles de personas (especialmente en la provincia de València) debido a la DANA que inundó y devastó varias zonas de España, provocando la muerte de al menos 230 personas, ha despertado una gran movilización de solidaridad y ha llevado a redoblar los esfuerzos por parte de administraciones y entidades públicas para intentar devolver la normalidad a la zona afectada. Con respecto a las competencias de la DGT en materia de conductores y vehículos, se ha dictado una instrucción por

la que dará baja temporal de oficio a todos los vehículos de los que tenga conocimiento que hayan sido dañados por la DANA, con el objetivo de que el titular del vehículo afectado y fuera de la circulación no tenga que liquidar el impuesto de circulación el 1 de enero de 2025. Además, se gestionarán de manera gratuita duplicados del carné de conducir o dar de baja temporal o definitiva un vehículo. Ambos trámites únicamente exigirán una declaración responsable por parte del titular del permiso o del vehículo en cuestión.

Cádiz la ciudad más peatonal

Con un 18,47% de calles peatonales, Cádiz es la ciudad de España que más metros de vías tiene reservados para los peatones, según el portal Holidu.es, que ha medido la peatonalización en 57 ciudades españolas. Con todo, tanto el Ayuntamiento como diversas peticiones vecinales siguen trabajando para aumentar aún más el número de calles peatonales en la ciudad andaluza.



Al Museo del Aire

Tras 20 años de servicio en la vigilancia y regulación del tráfico, el helicóptero de la Dirección General de Tráfico AS 355 NP, matrícula EC-KXU, ha pasado a formar parte de la exposición del Museo del Aire y del Espacio del Ejército del Aire de Cuatro Vientos en Madrid. Se trata de la tercera aeronave de la Unidad de Medios Aéreos que se entrega al museo por parte de la DGT.



Trabajar con el vehículo propio

El 70% de los empleados usa el vehículo privado para trayectos o actividades relacionadas con el trabajo (el 24% habitualmente, el 48% en alguna ocasión), según los datos de la encuesta realizada por la Fundación CEA (Club Europeo de Automovilistas) a 966 conductores españoles. Estos vehículos privados usados con fines laborales es lo que se conoce como la "flota gris" de las empresas.

Exámenes teóricos más accesibles

Con el objetivo de ayudar a aquellas personas con dificultades en la comprensión lectora, la Dirección General de Tráfico hace posible ahora la inclusión en los exámenes teóricos para obtener el permiso de conducir, de textos e imágenes adaptados a las normas de lectura fácil. También se permite la opción de realizar la prueba con ayuda de audio en los exámenes realizados con ordenador. Además, la página web de la DGT ofrece tres modelos de cuestionarios con las preguntas adaptadas a lectura fácil.



“El futuro del tráfico será compartido o no será”

Con estas palabras inauguraba el director de la DGT, Pere Navarro, la jornada “Impulsando la nueva movilidad”, organizada el pasado 20 de noviembre por la DGT en el seno del Global Mobility Call, en Madrid. En ella se analizaron las oportunidades del vehículo compartido, las iniciativas de la DGT y las administraciones locales y autonómicas para apoyar la nueva movilidad, así como los avances en la autonomía de los vehículos.



■ POLONIA

Nuevo delito (con nuevas penas)

El Gobierno polaco estudia una proposición del partido PiS (Ley y Justicia) para cambiar el Código Penal e introducir una nueva categoría de delito: el homicidio vial. Este cambio catalogaría como homicidios las muertes en carretera causadas por conductores que en el momento del

siniestro estuvieran conduciendo bajo los efectos del alcohol y/o las drogas o circulando sin un carné de conducir válido. En estos casos la legislación actual contempla penas de prisión de hasta 12 años de cárcel pero la reforma del Código Penal plantea hacerlas aún más severas.



■ REINO UNIDO

Restricciones para jóvenes

La Fundación RAC ha elaborado un estudio que ha hecho llegar al Ministerio de Transportes británico para aconsejar la creación de un permiso de conducir gradual (*graduated driver licensing*) orientado a jóvenes conductores. Su propuesta contempla que los jóvenes de 17 a 19 años que deseen obtener el permiso para conducir un coche no puedan llevar en él a pasajeros menores de 25 años durante los 6 meses posteriores a la aprobación del examen práctico (o hasta su 20º cumpleaños, lo que ocurra antes).



PRÓXIMAS CITAS

- 29 de enero, Antwerp (Bélgica)
EIGA Winter Summit 2025: Driving safety digitally
- 5 de febrero, Manchester (Reino Unido)
Transport AI 2025
- 13 de febrero, Birmingham (Reino Unido)
Road Safety GB (PTW)
- 18 y 19 de febrero, Marrakech (Marruecos)
4th Global Ministerial Conference on Road Safety
- 28 de febrero al 4 de marzo, Orlando (Estados Unidos)
55th Annual Convention & Traffic Expo



■ TAILANDIA

Revisión urgente de autobuses

El incendio de un autobús con 23 víctimas mortales ha provocado la revisión masiva de estos vehículos en el país asiático. La investigación policial afirma que el autobús siniestrado fue modificado varias veces desde su matriculación en 1970 y había sido transformado para funcionar con gas natural comprimido (GNC). Cuando se incendió tenía cinco bombonas de gas instaladas ilegalmente. A conse-

cuencia de este incidente el Gobierno ha ordenado la inspección de los más de 13.000 autobuses públicos y privados propulsados por GNC. Pero el problema es difícil de resolver ya que, aunque la normativa de seguridad está actualizada, no se aplica en vehículos ya en circulación y transformados. Se calcula que el 80% de los autobuses que circulan en Tailandia pertenecen a esta categoría.

■ BOTSUANA

Educando en la **Visión Cero**

La Society Of Road Safety Ambassador (Sociedad de Embajadores de Seguridad Vial) ha organizado sesiones de formación destinadas a los agentes de policía de Botsuana basadas en la Visión Cero y el Enfoque de Sistema Seguro. Esta iniciativa tiene como objetivo mejorar la seguridad vial en el país dotando a las autoridades de los conocimientos y las habilidades necesarias para prevenir accidentes, promover prácticas de conducción defensiva y fomentar una cultura de seguridad vial.



■ CHILE

La DGT en la X **Asamblea General** de OISEVI

Durante el mes de noviembre la DGT participó en la X Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), un espacio internacional de colaboración e intercambio entre instituciones cuyo objetivo es reforzar la movilidad mundial.

Durante dos días representantes de toda Latinoamérica analizaron avances de la seguridad en carretera, como la implantación del Sistema Seguro, las nuevas propuestas para proteger a motoristas y soluciones para reducir las cifras de siniestralidad en estos países.

■ AUSTRALIA

Conducir bien tiene **premio**

El Gobierno de Australia Occidental ha dado a conocer nuevas iniciativas para reforzar la seguridad vial dirigidas a conductores noveles y que actualizan el Programa de Recompensa al Conductor Seguro. A partir de ahora, para incentivar aún más la responsabilidad

al volante, los conductores novatos que no hayan recibido ningún punto negativo en su permiso durante tres años consecutivos, serán recompensados con un descuento de hasta 100 dólares en la renovación de su próximo permiso de conducir.



■ ESTADOS UNIDOS

22.000 muertos **sin casco**

Un estudio del NHS (el organismo encargado de la seguridad vial en EE.UU.) ha cifrado en 22.000 el número de motoristas que han fallecido en todo el país, de 1976 a 2022, por no llevar puesto el casco en el momento del siniestro que les costó la vida. En EE.UU. usar este elemento básico de seguridad para motoristas sólo



es obligatorio en 17 estados y en el Distrito de Columbia.

¿SABÍAS QUÉ ...?

Europa: **descenso del 1%**

El número de víctimas mortales por siniestros viales en la Unión Europea se redujo un 1% durante el año 2023, lo que se traduce en que fallecieron en desplazamientos 20.400 personas. Según datos de la Comisión Europea, Chequia, Chipre, Polonia, Rumanía y Finlandia registraron las mayores reducciones de mortalidad.



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

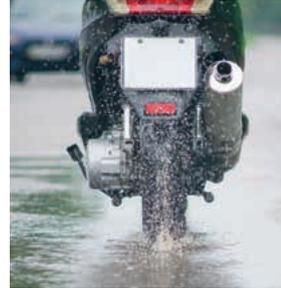
1 En una calzada de un solo sentido de circulación, ¿dónde debe situarse para cambiar de dirección a la izquierda?

- A. Junto al borde izquierdo de la calzada.
- B. Junto al borde derecho de la calzada.
- C. En una calzada de un solo sentido no se puede cambiar de dirección.



5 ¿Qué debe hacer si empieza a llover con intensidad mientras conduce una motocicleta?

- A. Moderar la velocidad, e incluso detenerse si fuera necesario.
- B. Circular pegado a los vehículos pesados para protegerse de la lluvia.
- C. Aumentar la velocidad para llegar antes al destino.



2 ¿Está permitido realizar una parada en una autovía o autopista?

- A. Sí, en la mediana o en el arcén, indistintamente.
- B. Sólo si el arcén es transitable y su anchura es superior a 1,5 metros.
- C. No, excepto en las zonas habilitadas.



6 ¿Qué indica esta señal?

- A. Obstrucción en la calzada.
- B. Proyección de gravilla.
- C. Visibilidad reducida.



3 ¿Debe entrar en una intersección en una situación en la que el tráfico esté tan saturado que, al detenerse, posiblemente obstaculice la circulación transversal?

- A. Sólo si conduce un vehículo de servicio público, como un taxi.
- B. Sí, siempre que tenga prioridad de paso.
- C. No, aunque tenga prioridad de paso.



4 Cuando un conductor no supere la tasa máxima de alcohol permitida, el agente de tráfico, ¿puede realizarle una segunda prueba?

- A. No, en ningún caso.
- B. Sí, si muestra signos evidentes de encontrarse bajo los efectos del alcohol.
- C. Sólo si está implicado en un accidente.

7 Entre los efectos negativos de la velocidad se encuentra el efecto túnel, en el que el conductor...

- A. sólo percibe el centro de la calzada y deja de ver los laterales.
- B. tiene la falsa sensación de que circula a velocidad reducida.
- C. percibe mejor los laterales de la vía que el centro de la calzada.

8 ¿Cómo debe colocar el navegador GPS portátil en el vehículo?

- A. Debajo del volante, tan cerca del suelo como sea posible.
- B. Justo detrás del volante, a la altura de los ojos del conductor.
- C. Donde no entorpezca ni la visión ni el despliegue del airbag.



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 compruebe lo actualizados que están sus conocimientos...



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

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 ¿Cuál es una de las principales causas de los accidentes de las personas mayores?

- A. El deterioro de las capacidades psicomotoras.
- B. El aumento de la visión periférica.
- C. Una mejor percepción y análisis de los riesgos.



13 ¿Qué indica esta señal?

- A. Vía reservada a ciclomotores.
- B. Vía reservada a ciclos.
- C. Prohibición de entrada a ciclomotores.



10 Todo conductor implicado en un accidente de tráfico, ¿está obligado a detenerse para esclarecer los hechos?

- A. Sólo si es culpable del accidente.
- B. Sí, pero de forma que no cree un nuevo peligro para la circulación.
- C. No.



14 Si, debido a la lluvia, el pavimento está deslizante, ¿qué precauciones se deben tomar?

- A. Moderar la velocidad y, si fuera preciso, detener el vehículo.
- B. Mantener la velocidad y estar atento al cumplimiento de la señalización vertical.
- C. Ninguna, ya que las circunstancias de la vía son idénticas para todos los usuarios.

con más detalle

11 Si circula con la presión de inflado de los neumáticos descompensada, ¿aumenta el riesgo de perder el control del vehículo?

- A. Sí, ya que la frenada es irregular y se reduce la estabilidad del vehículo.
- B. No, sobre todo si está descompensada por eje mejora la adherencia, incluso, cuando la calzada está resbaladiza.
- C. No, porque aumenta el área de contacto del neumático con la calzada y facilita el rodaje.



Circular con una presión de inflado de los neumáticos descompensada eleva el riesgo de sufrir un percance. Algunos de los efectos que puede ocasionar son una frenada irregular y una reducción de la estabilidad y seguridad del vehículo. Si además circula con lluvia, estos efectos se incrementan, ya que el agarre a la calzada es menor y la distancia de frenado aumenta. Es conveniente revisar y ajustar con frecuencia la presión de inflado de los neumáticos para evitar que puedan producirse situaciones de peligro así como una pérdida de control del vehículo.

12 Si lleva a un pasajero en una motocicleta, al frenar...

- A. es más difícil que se bloquee la rueda trasera.
- B. el peso se desplaza hacia la parte trasera de la motocicleta.
- C. es conveniente no soltar el acelerador y accionar sólo el freno trasero.



15 ¿Cuál de los tres factores de riesgo es el que está menos implicado entre las causas de los accidentes de tráfico?

- A. El factor vía y su entorno.
- B. El factor humano.
- C. El factor vehículo.



test SOLUCIONES

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

LLUVIA, NIEBLA, NIEVE, HIELO Y VIENTO

Conducción invernal: preparados para el mal tiempo

Las condiciones invernales pueden resultar difíciles para circular con seguridad. Por eso, en estas fechas de mal tiempo debemos salir a la carretera preparados para cualquier contratiempo que se pueda presentar en estos meses. Infórmese siempre de las condiciones atmosféricas y de la vía antes de

emprender el viaje, así como de las posibles alertas meteorológicas. Una vez al volante, estas son las precauciones necesarias para reducir el riesgo que supone conducir con nieve, hielo, viento, lluvia o niebla.

• Carlos NICOLÁS FRAILE • Ilustraciones: DLIRIOS

CÓMO CONducir CON NIEBLA

Con niebla, la visibilidad se reduce drásticamente. Además, el firme puede estar húmedo y disminuir la adherencia.

Tome como referencia las marcas viales o a otros vehículos, sin forzar la marcha.

Si la niebla es densa, encienda las luces antiniebla traseras.

Deje mayor distancia de separación frontal.

Si tiene dificultades para ver, abandone la vía hasta que despeje.

NO SE OLVIDE:
Apague las antiniebla al salir del tramo.

No use las luces largas: rebotan y deslumbran.

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial

➔ NIEBLA

Puede convertirse en el peor enemigo de la visibilidad durante la conducción: un banco de niebla repentino puede reducir de forma drástica la visión del conductor a unos pocos metros por delante del frontal de su coche. Y si la temperatura es baja puede formarse hielo sobre la calzada. La niebla también afecta a la adherencia, ya que humedece el asfalto y la calzada se vuelve más deslizante.

Qué hacer:

- **Alumbrado.** En carretera utilice el alumbrado adecuado a la intensidad de la niebla: encienda siempre la luz de corto alcance (y la antiniebla delantera si su vehículo la tiene) y la antiniebla trasera si la niebla es muy espesa.
- **Despacio.** Adecúe su velocidad a la visibilidad existente en cada momento en la vía, de forma que siempre pueda detener su vehículo dentro de su campo de visión y esté a salvo de un alcance.
- **Sin frenazos.** Siempre que tenga que pisar el pedal de freno, hágalo con antelación y de forma suave y progresiva.
- **Marcas viales.** Siga las líneas del arcén para mantener su vehículo dentro del carril y circule siempre por el carril derecho, aunque haya varios por sentido.
- **Usuarios menos visibles.** Mucha atención a la posible presencia de los usuarios más vulnerables y menos visibles como motos, ciclomotores, bicicletas y peatones.
- **Imposible circular.** Si la niebla es muy cerrada, no se empeñe en seguir. Abandone la vía por el lugar seguro más inmediato y espere a que despeje.



QUÉ HACER EN CASO DE HIELO O NIEVE

Conducir con nieve o hielo es una situación de alto riesgo por la baja adherencia al asfalto. Evítelo, si puede. Por debajo de 3°C puede aparecer hielo.

SI PISA UNA PLACA DE HIELO:

Levante el pie del acelerador.

No frene hasta recuperar la adherencia.

No rectifique la dirección: puede perder el control.

Al salir de la placa, procure que las ruedas estén rectas y luego corrija la trayectoria con el volante.



DÓNDE APARECE EL HIELO

Umbrías o resguardos orientados al norte.

Puentes o zonas cercanas a ríos.

NIVELES DE ALERTA POR NIEVE, EN COLORES

Comienza a nevar NIVEL VERDE

Máximo 100 km/h autopistas y autovías, 80 km/h carreteras convencionales

Poco cubierto NIVEL AMARILLO

Máximo 60 km/h (turismos y autobuses). Prohibidos camiones y articulados.

Carretera cubierta NIVEL ROJO

Máximo 30 km/h. Prohibidos articulados, camiones y autobuses. Cadenas o neumáticos especiales obligatorios.

Mucho espesor NIVEL NEGRO

Circulación prohibida.

➔ NIEVE Y HIELO

Aunque menos frecuentes, la nieve y el hielo son fenómenos igualmente peligrosos para la seguridad en la vía que pueden sorprender al conductor durante la marcha, dificultando la circulación y reducir drásticamente -incluso anula- la adherencia de los neumáticos sobre el firme.

La nieve muy copiosa además impide ver bien, oculta las señales y las marcas viales. Cuando comienza a nevar la calzada se vuelve muy resbaladiza. A medida que la nieve se acumula sobre el asfalto aumentan las dificultades, puede ser necesario el uso de cadenas o neumáticos de invierno y la circulación, restringirse, o incluso cortarse.

Qué hacer con nieve:

- **Velocidad y distancia.** Encienda las luces de cruce, reduzca la velocidad y aumente la distancia de seguridad.
- **Siga las huellas.** Circule por las rodadas de otros vehículos y evite manejar el volante con brusquedad.
- **Acelere suavemente.** Inicie la marcha soltando suavemente el pedal del embrague; con cambio automático, la presión sobre el acelerador debe ser mínima.
- **Pendientes ascendentes.** Utilice la marcha más larga posible para no patinar sobre la calzada.
- **El hielo es casi imposible de detectar sobre la marcha.** La adherencia de los neumáticos sobre el asfalto congelado es nula y esto hace que el comportamiento del vehículo sea imprevisible e incontrolable durante un deslizamiento.

Qué hacer con hielo:

- **Anticipación.** Ante todo, trate de evitar superficies que prevea pueden estar heladas: el hielo suele aparecer en zonas en sombra, resguardadas, con alta humedad u orientadas al norte.
- **Noche.** Especial precaución al caer la noche ya que pueden formarse placas en cualquier punto de la carretera donde corra el agua de día.
- **Alerta.** Si empieza a nevar o prevé la presencia de hielo, póngase en alerta, vigile si la temperatura externa desciende por debajo de 3°C y reduzca la velocidad.
- **Deslizamiento.** Si el vehículo empieza a deslizarse, disminuya la velocidad y manténgala lo más reducida posible, intente mantener la trayectoria, no pise el pedal de freno en ningún momento, ni mueva el volante con brusquedad.

LLUVIA: CÓMO CONducIR DE FORMA SEGURA

Con la carretera mojada se reduce la adherencia y se necesita mayor distancia para detener el vehículo. Además, las primeras gotas, al mezclarse con el polvo, vuelven la vía muy deslizante.

revista TRÁFICO Y Seguridad Vial



¿Y SI SE PRODUCE ACUAPLANIN?

Se produce cuando el neumático no es capaz de desalojar el agua de la carretera por falta de dibujo, baja presión o una velocidad inadecuada.



Usar calefacción y A/A contra el empañamiento.

Aumentar la distancia de seguridad.

Neumáticos en buen estado y presión correcta.

Usar el alumbrado de cruce.

Al adelantar, subir la velocidad del limpiaparabrisas.



Sujetar el volante con firmeza.



No frenar a fondo.



Cuando se recupera el agarre, corregir la trayectoria suavemente.

→ LLUVIA

Es el fenómeno atmosférico más frecuente y que más problemas causa a la circulación: con el asfalto mojado, la adherencia de los neumáticos disminuye y las frenadas se alargan. Cuando comienza a llover, las primeras gotas de lluvia pueden hacerlo muy deslizante. El exceso de agua en el parabrisas, los cristales empañados y las salpicaduras de otros vehículos reducen la visibilidad. Y el agua acumulada puede hacer que el vehículo patine.

Qué hacer:

- **Circule más despacio:** reduzca la velocidad, manteniendo la distancia de seguridad adecuada con los demás vehículos.
- **Buena visibilidad:** asegúrese del buen estado y funcionamiento del alumbrado, las escobillas limpiapa-

rabrisas, la calefacción y la luneta térmica. Circule con las luces de cruce encendidas.

- **Con suavidad:** acelerar y frenar de forma brusca puede hacer perder tracción y el control del vehículo por acuaplanin (ver recuadro).

EL PELIGRO DEL VIENTO

Las ráfagas de viento pueden comprometer la estabilidad del vehículo y provocar un accidente.

TRES MOMENTOS PELIGROSOS POR EL EFECTO PANTALLA



1 Al cruzarse o adelantar vehículos voluminosos.

2 Al sobrepasar edificios o construcciones altas.

3 En la salida y entrada de los túneles.



Fijese en las pistas que indican la dirección e intensidad del aire (vegetación, nubes de polvo, mangas de viento...).



Sujete el volante con ambas manos, con firmeza y evitando movimientos bruscos.



Mantenga una suave presión en el volante contra la dirección del viento.

→ VIENTO

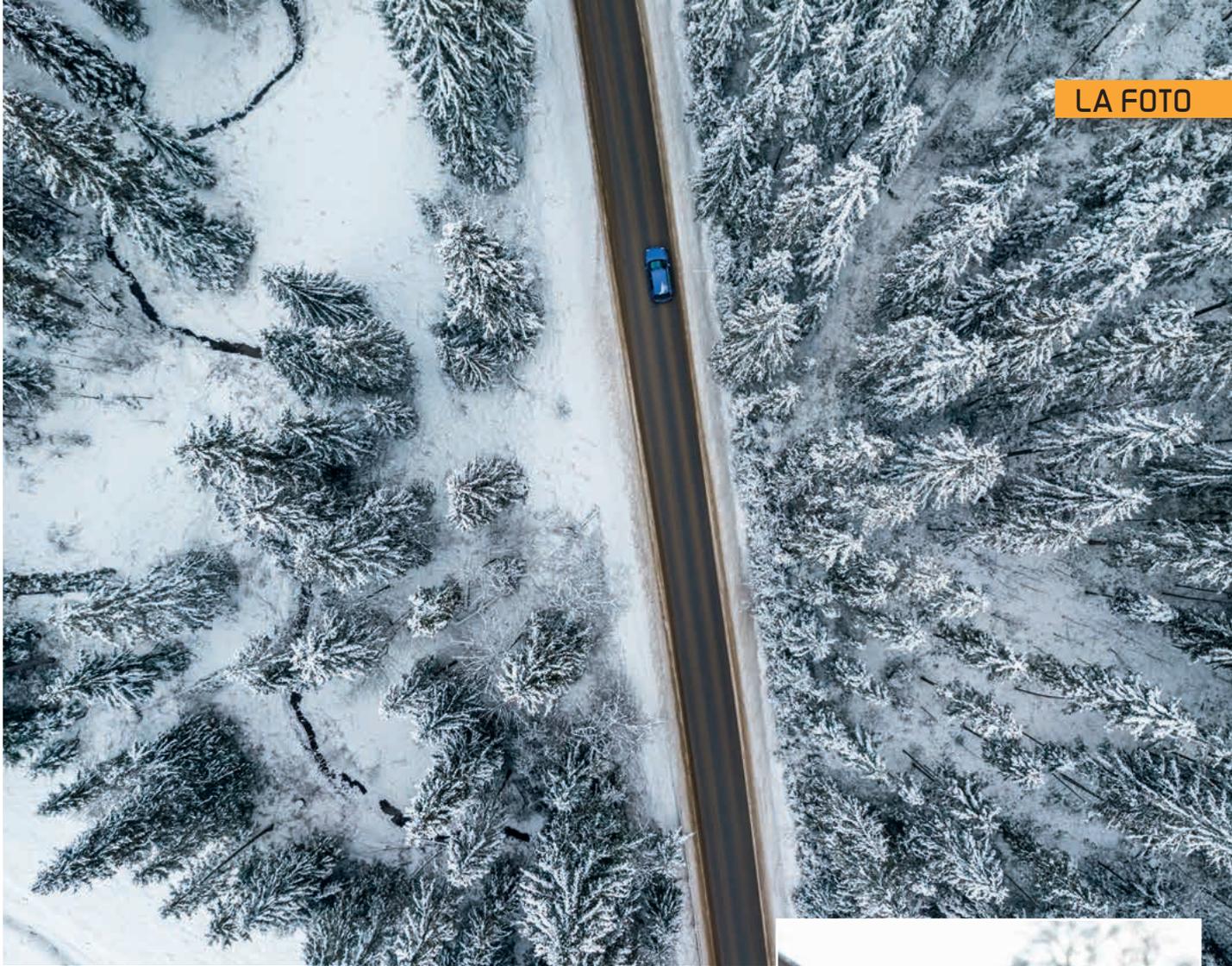
Es uno de los fenómenos meteorológicos más incómodos para la conducción, puede causar accidentes en condiciones muy adversas. En carretera, es especialmente peligroso el viento a rachas de costado, ya que puede desestabilizar a un vehículo y sacarlo de la carretera. Especial atención a la salida de túneles, en los adelantamientos y en los cruces con vehículos voluminosos.

Qué hacer:

- **Aminore la velocidad.** El vehículo será más controlable y necesitará menos metros para detenerse.
- **Separación.** Aumente las distancias de separación frontal y lateral.

- **Potencia y control.** Con marchas más cortas mantendrá la potencia suficiente para vencer la resistencia del viento.

- **Viento lateral.** Puede desestabilizarlo y comprometer su trayectoria en el cruce con otros vehículos y al adelantar a vehículos voluminosos.



DÍA INTERNACIONAL DE LA REVISIÓN
DE LOS **LIMPIAPARABRISAS**

Un dispositivo **esencial** que debemos revisar



Dentro de los innumerables días dedicados que nos encontramos en el calendario a lo largo del año, esta vez nos quedarnos con el 16 de noviembre, fecha elegida por una conocida marca de neumáticos para conmemorar, en Estados Unidos, Canadá, Europa y Asia, el Día Internacional de Revisión de los Limpiaparabrisas. En realidad, este día es la excusa que utilizan para concienciar sobre la importancia de mantener en buen estado los limpiaparabrisas de nuestros vehículos, sobre todo de cara a la estación invernal hacia la que avanzamos. Por delante tenemos varios meses de condiciones climatológicas adversas, con lluvia, nieve y pocas horas de luz, que nos complicarán mucho la conducción (en la sección Conducir Mejor encontrarán consejos muy útiles para la etapa invernal, páginas 12-14). Ante esta perspectiva, es clave que los limpiaparabrisas de nuestros vehículos estén en un estado óptimo de conservación para que podamos conducir con seguridad.

La inventora de este práctico elemento fue Mary Anderson (1866-1953), una mujer que nació en Alabama y que se dedicó a la construcción de edificios y a la agricultura. Un lluvioso día de 1902, iba en un taxi por las calles de Nueva York cuando se dio cuenta de que el conductor paraba constantemente el coche para bajar a limpiar los cristales, donde se acumulaba tanto agua como suciedad. Ideó entonces un dispositivo que se accionaba desde dentro de forma manual y que limpiaba el parabrisas del vehículo. Anderson sí llegó a patentar su invento, pero nadie quiso comprarlo porque dudaban de su valor comercial. A partir de los años 20, Henry Ford comenzó a incorporar el limpiaparabrisas a sus coches. Sin embargo, Anderson no cobró nada porque habían terminado los derechos de la patente. Circular hoy en día sin utilizar este dispositivo en un día con lluvia o nieve es algo impensable. Por tanto, para los meses que vienen ¡no olviden revisar los limpiaparabrisas!



**PRESENTE EN MÁS DE 4.000 SINIESTROS
VIALES CON VÍCTIMAS EN 2022**

En la carretera, el alcohol

Cientos de personas fallecen y resultan heridas graves cada año en siniestros viales en los que el alcohol tiene un papel relevante. Diversos especialistas analizan este problema: el riesgo que supone para la conducción, las medidas que se pueden adoptar, entre ellas una próxima reducción de la tasa legal de alcoholemia y por qué, aún hoy, hay conductores que insisten en ponerse al volante después de haber bebido.

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**
• Infografía: **DLIRIOS**

El alcohol provoca en nuestro organismo gran cantidad de síntomas incompatibles con la conducción segura. Efectos que además pueden variar y potenciarse en función del peso, el sexo, la edad y la salud de cada

persona, de cómo y cuánto se consume, del tipo de bebida alcohólica y de la combinación de esta con medicamentos y otras drogas.

“El alcohol es una sustancia psicoactiva y altera las funciones psicomotoras y perceptivas, capacidades necesarias para conducir: la coordinación, la atención, la visión, la conducta, la toma de decisiones... Conforme aumenta la cantidad ▶▶



ol mata

En la carretera, el alcohol mata

► de alcohol en el organismo, esos efectos persisten y aumentan. Su potencia puede variar, pero siempre afecta”, explica Julio Pérez, asesor médico del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico.

PROBLEMA DE SALUD. El consumo de alcohol al volante continúa siendo hoy uno de los mayores factores de riesgo para la seguridad vial. La Organización Mundial de la Salud (OMS) señala que los usuarios de la vía pública bajo sus efectos tienen un riesgo de accidente “significativamente mayor” y estima que el alcohol está implicado en uno de cada tres siniestros viales: “Es un gran problema de salud pública que afecta no sólo al consumidor, en muchos casos también a personas inocentes como pasajeros y peatones”, subraya la OMS en su página web.

En España se ha detectado un aumento del número de accidentes con víctimas en los que hay alcohol (al menos un conductor positivo) en los últimos cinco años. Según datos de la DGT, en 2022 se registraron 4.283 siniestros con alcohol (20% más que en 2018), con 312 personas fallecidas (+5%) y 518 heridas graves (+10%). “Las razones de este aumento pueden ser variadas. Las ganas de salir tras la pandemia, más problemas mentales como estrés o depresión, relajación en el cumplimiento estricto de las normas... Además, muchos “consumidores frecuentes” ya no son detenidos en los controles porque cada vez más reciben avisos de su ubicación a través de redes sociales. Y el problema se sitúa cada vez más en los conductores de 40 a 50 años. Por cierto, se observa la misma preocupante tendencia con otras drogas de abuso, con ansiolíticos, etc.”, analiza Jesús Monclús, director del

“EL ALCOHOL EN LA CONDUCCIÓN ES UN PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA QUE AFECTA TAMBIÉN A PERSONAS INOCENTES”.

OMS

UNO DE CADA TRES.

Por su parte, los informes del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) también muestran, en los resultados de sus autopsias, un aumento significativo de la presencia de esta sustancia en siniestros viales durante los últimos seis años: uno de cada tres (33%) conductores fallecidos en accidentes viales en 2023 tenía alcohol en el cuerpo; en 2018, fue uno de cada cuatro (26%). Respecto a los peatones fallecidos, el INTCF revela que, en 2023, el 29% dio positivo, casi el doble que en 2018 (16%).



La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hizo 6,7 millones de pruebas de alcoholemia a conductores en 2023.

Área de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.

Los datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT indican que los siniestros mortales con alcohol en los que se producen mayor número de falle-

cidos son las salidas de vía (58%) y las colisiones frontales (17%). Respecto a los conductores implicados, el 92% son hombres, mayoritariamente en turismo. No obstante, destaca un dato: el 30% de los motoristas implicados en siniestros mortales tenía una tasa de alcoholemia positiva.



David Pérez de Landazábal
Stop Accidentes

“Es necesario valorar la vida propia y la de los demás”

Perdió a sus padres en 1987 en un siniestro de tráfico que provocó un conductor que circulaba con exceso de velocidad. Tenía 19 años. A partir de ahí, empezó a tener problemas con el alcohol. Un año después sufrió un accidente de moto, una madrugada a las 6 de la mañana. “Me empujé contra una farola, estuve a punto de morir. Me salvó el casco. Y había bebido alcohol como para dar positivo”, explica. Pocos años después, su hermano pequeño cogió el coche después de haber tomado una copa y perdió la vida al salirse en una glorieta. Hoy David forma parte de la asociación de víctimas de siniestros viales Stop Accidentes y comparte su experiencia vital en charlas de sensibilización. “Beber y conducir parece inofensivo, pero no lo es. Debemos pensar en qué nos puede ocurrir. Es necesario pensar en las consecuencias, valorar tu vida y la de los demás, comprender a dónde te puede llevar una mala decisión. Nos arriesgamos, porque nunca pasa nada. O eso creemos”.



EFFECTOS DEL ALCOHOL EN EL CONDUCTOR

Concentración en sangre (gramos/litro)

1 Tiempo de reacción

2 Percepción

3 Movimientos

4 Comportamiento

5 Visión

6 Toma de decisiones

<p>INCAPACIDAD PARA LA CONDUCCIÓN</p> <p>+3 g/l</p> <p>Inconsciencia</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 Sin reacción 2 Pérdida total de reflejos 3 Parálisis 4 Posible coma (+ 4 g/l) 5 Anulada 6 Anulada
<p>CONDUCCIÓN MUY PELIGROSA</p> <p>1,5-2,5 g/l</p> <p>Embriaguez total</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 Alteración grave 2 Graves problemas de atención 3 Pérdida de control 4 Agitación psicomotriz 5 Deslumbramientos, visión doble 6 Gravemente afectada
<p>CONDUCCIÓN PELIGROSA</p> <p>0,8-1,5 g/l</p> <p>Embriaguez importante</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 Alteración grave 2 Deterioro de la atención y reflejos 3 Problemas de coordinación 4 Impredecible, más arriesgado 5 Deslumbramientos, visión túnel 6 Adopción de mayores riesgos
<p>ALARMA, RIESGO ALTO</p> <p>0,5-0,8 g/l</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 Aumento significativo 2 Peor percepción de distancias 3 Reacción retardada general 4 Inicio impulsividad y agresividad 5 Dificultad para ver luz roja 6 Alteraciones
<p>INICIO DEL RIESGO</p> <p>0,2-0,5 g/l</p>	<ul style="list-style-type: none"> 1 Aumento 2 Infravaloración de la velocidad 3 Problemas de coordinación 4 Tolerancia al riesgo 5 Deterioro del movimiento ocular 6 Primeros fallos

ATGC

Actualmente, la DGT estudia rebajar la tasa máxima de alcoholemia para conductores de 0,5 gramos por litro (g/l) de sangre a 0,2 g/l, una medida que requeriría reformar la Ley de Seguridad Vial.

“Con esta disminución de la tasa de alcoholemia máxima legal permitida se espera reducir el porcentaje de conductores que se ponen al volante tras haber consumido alcohol y con ello los siniestros asociados. El impacto se espera no sólo en el intervalo de tasas 0,2-0,5 g/l, sino también en valores superiores. En Suecia y Noruega, dos países de referencia, se observó una reducción significativa de la siniestralidad tras implantar la tasa de 0,2 g/l”, afirma Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, y añade que esta medida “se complementará con la implantación del alcolock en autobuses, el aumento de los controles y un proyecto sobre personas reincidentes en su consumo” (ver recuadro en página 21).

“SI BEBES, NO CONDUZCAS”.

“La propuesta de reducir a 0,2 g/l en realidad debe entenderse como “ni una sola bebida con alcohol si voy a conducir” y debería aclarar su incompatibilidad con la conducción”, opina Monclús. Y agrega: “Ya lo decía Stevie Wonder hace 40 años: si bebes, no conduzcas”. Y parece que todavía no lo hemos entendido”.

Fuente: DGT

ENTREVISTA ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



“Sólo 0 alcohol tiene 0 consecuencias”

¿Somos realmente conscientes del riesgo de beber y conducir?

Si comparamos con hace 20 años, observamos mejoras, el porcentaje de controles positivos ha pasado del 5% en el año 2000 a 1,2% en 2023. Pero el riesgo de conducir tras consumir alcohol es tan alto que incluso un porcentaje pequeño de conductores puede causar un daño muy grande. La comparación con otros países también pone de manifiesto datos preocupantes: el porcentaje de conductores con tasas positivas en las noches de fin de semana es del 12%, uno de los valores más altos de Europa.

¿Es posible saber cuántas personas en total (conductores, acompañantes, peatones...) fallecen cada año en las carreteras a causa del alcohol?

No, porque hay conductores implicados en siniestros mortales a los que no se realiza la prueba, particularmente, entre las personas hospitalizadas. Pero sabemos que en aproximadamente en uno de cada tres siniestros mortales alguno de los conductores implicados dio positivo en la prueba de alcoholemia. Lo mismo para personas fallecidas.

¿Qué mensaje enviaría a los conductores de cara a estas celebraciones navideñas?

Como se dice en la última campaña de la Dirección General de Tráfico, sólo 0 alcohol tiene 0 consecuencias. Las evidencias son claras: cualquier consumo produce un incremento del riesgo, no sólo para nosotros, también para las personas con las que compartimos vehículo, y de manera general, las carreteras y las calles.

En la carretera, el alcohol mata

►► Y es que a pesar del peligro que supone asociar alcohol con conducción -las estadísticas descritas reflejan las consecuencias-, aún hay ideas equívocas -como “es posible beber y conducir seguro”- y baja percepción del riesgo de circular con las capacidades mermadas, algo que los expertos relacionan con la falta de responsabilidad y también al desconocimiento (ver la entrevista en la página siguiente).

“Este problema es claramente distinto al de la velocidad y las distracciones. Estamos acostumbrados a socializar con alcohol, incluso cuando tenemos que conducir a continuación. Por otro lado, no hemos prestado suficiente atención a los conductores reincidentes o los que dan positivo en un control con tasas altas. Sí, concienciar del peligro de la primera copa es difícil, y luchar contra un problema de consumo lo es aún más. En estos casos son necesarias intervenciones psicosociales y sanitarias además de la amenaza de multa o de otro tipo de sanciones. Es necesario un conjunto de medidas contra el alcohol, empezando por educarnos y concienciarnos de que la primera bebida ya nos hace peores conductores”, argumenta Monclús.

PRESENTE EN EL 4%. Los estudios de prevalencia de consumo de sustancias psicoactivas elaborados por la DGT desde 2008, sobre pruebas de alcoholemia realizadas de forma aleatoria, muestran que en torno al 4% de los conductores consume alcohol. Una cifra que se ha mantenido estable durante casi dos décadas. Pero si vamos directamente a los siniestros con víctimas en las carreteras y revisamos la presencia de esta sustancia en los conductores implicados en ellos, veremos



Los etilómetros empleados en los controles miden la concentración de alcohol en aire espirado.

que el 28% da positivo en la prueba. “El alcohol está presente en un porcentaje bajo de población conductora. Pero de esos pocos se matan muchos”, apunta el doctor Julio Pérez.

“Durante las últimas dos décadas hemos percibido una concienciación muy gradual y muy lenta en el problema del consumo de bebidas alcohólicas. Es una cuestión de conciencia y educación del ciudadano: hay una responsabilidad del conductor. El alcohol debería estar desterrado cuando se conduce”, sostiene Jaime Gómez, teniente coronel de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. “Hay

variedad de siniestros con alcoholemia positiva implicada, los más graves suelen ser las colisiones por alcance, las salidas de vía y los atropellos”, explica Gómez, que subraya: “La realidad es que afecta a todas las capacidades, al tiempo de reacción, a la toma de decisiones... Con alcohol, los sentidos están engañados”.

El año pasado, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) realizó 6,7 millones de test de alcoholemia en las carreteras, un millón más que en 2022: 78.000 resultaron positivos (1,17%), lo que supone un leve descenso de tres

“LA PROPUESTA DE REDUCIR A 0,2 G/L DEBE ENTENDERSE COMO NI UNA SOLA BEBIDA CON ALCOHOL SI VOY A CONDUCIR”.
J. MONCLÚS



ATGC

Tratar alcoholismo, rehabilitar reincidentes

El Ministerio de Sanidad, las comunidades autónomas y la DGT trabajan actualmente en la elaboración conjunta de un programa para el tratamiento sanitario y la reeducación de los conductores reincidentes en infracciones de alcohol y/o drogas. Mediante este nuevo protocolo, los conductores reincidentes, con más de dos sanciones de este tipo, podrían ser evaluados por facultativos de la sanidad pública que, en cada caso, valorarían si existe una adicción al alcohol. Si la hubiera, se declararía la pérdida de vigencia del permiso, ya que el conductor no reúne las aptitudes psicofísicas necesarias, y se le ofrecería al paciente un tratamiento de rehabilitación voluntario pero necesario para recuperarlo.

“El alcoholismo es un problema de salud muy grave, con un importante impacto en la seguridad vial. Este protocolo de actuación identificaría a la persona adicta y le ofrecería un tratamiento para rehabilitarse y apartarla de la conducción mientras carezca de las aptitudes psicofísicas necesarias”, explica Concepción Guerrero, subdirectora adjunta de Recursos de la DGT. *“A quienes dan positivo con altas tasas de alcoholemia, se les debería ofrecer apoyo inmediato, sin esperar a una reincidencia o algo más grave como un siniestro”,* opina Jesús Monclús, director del Área de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación Mapfre.

En el último año, más de 3.000 conductores han tenido dos o más sanciones por alcoholemias positivas y/o consumo de sustancias psicoactivas.

décimas respecto a 2022 (1,43%). Recordemos que la tasa máxima legal permitida para conductores en general es de 0,25 miligramos de alcohol por litro de aire espirado (o su equivalente, 0,5 gramos/litro de sangre) y para profesionales es 0,15 mg/l aire (0,3 g/l de sangre).

SANCIONES Y SENTENCIAS. La creciente presencia del alcohol en la siniestralidad vial en las carreteras durante estos últimos años se refleja también en el aumento del número de sanciones durante el mismo periodo: en 2022 se impusieron 121.000 sanciones que restan puntos del permiso por alcohol, 22.600 más que en 2018. De la misma forma, 4.000 conductores acumularon más de una sanción por alcohol en 2022, el doble que en años anteriores.

En cambio, las sentencias judiciales se redujeron considerablemente durante el año pasado: según la Fiscalía para la Seguridad Vial, en 2023 los juzgados dictaron 50.071 sentencias contra conductores que habían bebido, 9.300 menos que en 2022. A pesar de ello, los delitos de alcohol en la conducción siguen siendo los más habituales con mucha diferencia: *“Desde hace años, más de un 90% del volumen de las acusaciones y condenas son por delitos contra la seguridad vial por conducir bajo la influencia del alcohol y de las drogas”,* subraya la Fiscalía General del Estado en su Memoria de 2024. ♦

ENTREVISTA

PATRICIA PÉREZ

Psicóloga del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



“Infravaloramos sus efectos y sobrevaloramos nuestra capacidad”

Tras décadas de concienciación, todavía hay personas que beben alcohol y conducen. ¿Es irresponsabilidad o desconocimiento?

Las dos cosas. Irresponsabilidad, porque todos conocemos los límites legales de alcoholemia y sus efectos en la conducción. Y desconocimiento porque infravaloramos los efectos del alcohol, disminuyendo el sentido de la responsabilidad y prudencia, y sobrevaloramos nuestra capacidad, asumiendo más riesgos.

¿Por qué es tan difícil concienciarnos sobre el riesgo del alcohol?

La concienciación sobre el alcohol tiene un inconveniente muy grande y es que se tiende a minimizar el peligro: restarles importancia a sus efectos es un peligro en sí y esto hace que el mensaje no tenga tanto impacto. Por supuesto, hay un factor cultural en nuestro país que normaliza el consumo y eso complica la sensibilización a los riesgos del alcohol.

¿Por qué muchas personas piensan que son capaces de conducir sin riesgo después de beber alcohol?

Por un lado, porque puede que hayan experimentado situaciones de consumo y conducción en las que han tenido la suerte de que no ha pasado nada. Y por otro, se suele pensar que la pericia al volante compensa las alteraciones que produce el alcohol. También porque hay alteraciones difíciles de identificar en uno mismo como los cambios en movimientos oculares, la fatiga ocular o la visión túnel.

Sin los papeles en regla

Circular con el permiso de conducir caducado o, directamente, sin haberse examinado jamás para conseguirlo son infracciones más comunes de lo que podríamos pensar y que pueden llevar al conductor, en algunos casos, ante los tribunales.

• Silvia FERNÁNDEZ
• Fotos: Alberto ESPADA

Legar en coche al curso para recuperar el carné de conducir... aunque una sentencia se lo haya retirado al conductor. Usar pinganillo en el examen teórico. Circular con una licencia extranjera y falsificada. Todos estos casos y muchos más pueden verse a diario en las páginas de los periódicos. La inventiva de los conductores más irresponsables parece no tener límite a la hora de hacer trampas con este documento, pero su conducta, además de suponer un evidente riesgo vial, puede constituir un delito.

El artículo 84.4 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (LTSV) establece claramente que hay materias que quedan fuera de la competencia sancionadora municipal y entre esos preceptos se encuentran los del Título IV en los que se incluye todo lo relativo a las autorizaciones administrativas para conducir. Hacer “trampas” con estas autorizaciones puede suponer una infracción leve, grave o muy grave y algunas dan lugar a la destrucción de puntos. Pero veamos cuáles son las más comunes y repasemos sus consecuencias.

**CONducIR
SIN HABERSE
EXAMINADO
NUNCA DEL
CARNÉ ES UN
DELITO.**

CASO 1 **“Jamás me he sacado el carné”**

Atreverse a conducir sin tener este permiso puede ser constitutivo de un delito tipificado en el artículo 384 del Código Penal y que está castigado con penas de prisión de 3 a 6 meses, una multa de 12 a 24 meses o trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días. *“Esta infracción penal sólo está prevista para los casos en los que se conduzca un vehículo a motor o un ciclomotor sin haber obtenido nunca el permiso o teniendo declarada la pérdida de vigencia por agotamiento del crédito de puntos”*, explica María Ángeles Ocaña Salas, jefa de Servicio de la Subdirección Adjunta de Recursos de la Dirección General de Tráfico. Si no ha

habido condena en vía penal, conducir sin carné puede castigarse con una sanción administrativa muy grave que conlleva una multa de 500 euros, según se lee en el artículo 1.1 del Reglamento General de Conductores (RGC). Y un último apunte, según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT, el año pasado 675 personas fueron sancionados por no impedir que el vehículo del que eran titulares o que se consideraba su vehículo habitual fuera usado por alguien que nunca había obtenido el permiso de conducir.



Infracción sobre infracción

Entre las irregularidades graves cabe destacar la que cometen algunos conductores que vuelven a la carretera una vez transcurrido el período de su condena penal de privación del derecho a conducir, pero sin haber realizado el preceptivo curso de sensibilización y reeducación vial. El artículo 73 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial establece la obligación de hacer dicho curso y su incumplimiento supone una multa de 200 euros. Por otra parte, conducir durante el tiempo que dura la condena penal que impone la privación del derecho a conducir es aún más grave y está tipificado como un delito de quebrantamiento de condena, recogido en el artículo 468 del Código Penal.

CASO 2 **“Me han pillado con el permiso caducado”**

Un despiste de este tipo supone una infracción grave castigada con 200 euros de multa según el artículo 12.4 del RGC.



También es una de las faltas más comunes: según datos del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, el pasado año se detectaron 52.234 casos en los que el conductor circulaba con el permiso vencido. Para evitar esta sanción no está de más recordar que el permiso de conducción de las clases C1, C1 + E, C, C + E, D1 + E y D + E tiene un período de vigencia de cinco años mientras su titular no cumpla los 65 años, y de tres años a partir de esa edad. El permiso de las clases restantes y la licencia de conducción, cualquiera que sea su clase, tienen un período de vigencia de diez años mientras su titular no cumpla los 65 años y de cinco años a partir de esa edad. Una periodicidad que también se aplica a los titulares de los permisos comunitarios.

CASO 3 **“No me quedan puntos... pero uso el coche”**

La conducción de un vehículo a motor o ciclomotor sin tener puntos merece una mención aparte. Primero hay que cono-

cer bien cómo es el procedimiento que va desde la retirada total de los puntos a la del permiso de conducir. Hemos de saber que sólo por tener agotado el crédito de puntos no significa que ya no se pueda conducir: es necesario que se tramite un procedimiento administrativo para llegar a ese momento.

Lo primero que sucede, tras la infracción que supone la pérdida total de los puntos, es que se informa al interesado del inicio de ese procedimiento administrativo que culminará con la retirada del carné. Tras esa comunicación oficial el conductor puede alegar lo que estime pertinente para evitar la retirada. En ese caso se le da trámite de audiencia y tiene derecho a conocer las sanciones firmes en vía administrativa que han dado lugar al agotamiento del crédito de puntos.

“El procedimiento termina con una resolución declarando la pérdida de vigencia de la autorización administrativa para conducir, afectando a todas las clases de permiso del que sea titular



Copiar para ser conductor

Copiar en el examen de conducir, o al menos intentarlo, es una infracción introducida en la última modificación normativa, la Ley 18/2021 de 21 de diciembre. Se considera muy grave y conlleva una multa de 500 euros y la prohibición de presentarse a un nuevo examen en el plazo de 6 meses. Esta modificación normativa está prevista para los casos de utilización de dispositivos de intercomunicación no autorizados reglamentariamente en las pruebas para la obtención y recuperación de permisos o licencias de conducción u otras autorizaciones administrativas para conducir. Pero si lo que ocurre es que se envía a otra persona para hacerse pasar por el aspirante en la prueba, estaríamos ante un supuesto de suplantación de identidad o de usurpación del estado civil, como se denomina en el Código Penal en su artículo 401, lo que nos sitúa ante un posible delito castigado con penas de prisión de 6 meses a 3 años.

el conductor”, concluye María Ángeles Ocaña Salas. Sólo cuando existe la notificación al interesado de dicha resolución se puede hablar de pérdida de vigencia del permiso de conducir, una prohibición que tiene efecto a partir del día siguiente de la recepción de dicha resolución. Desde ese momento si esa persona conduce puede incurrir en un delito contra la seguridad vial (artículo 384 del Código Penal). Además, una vez declarada la pérdida de vigencia del carné por agotamiento de puntos, el conductor tiene obligación de entregar su permiso en una jefatura de tráfico y, de no hacerlo, se puede requerir a los agentes de la autoridad para que le sea retirado. ▶▶

La trampa de los permisos de conducir falsos

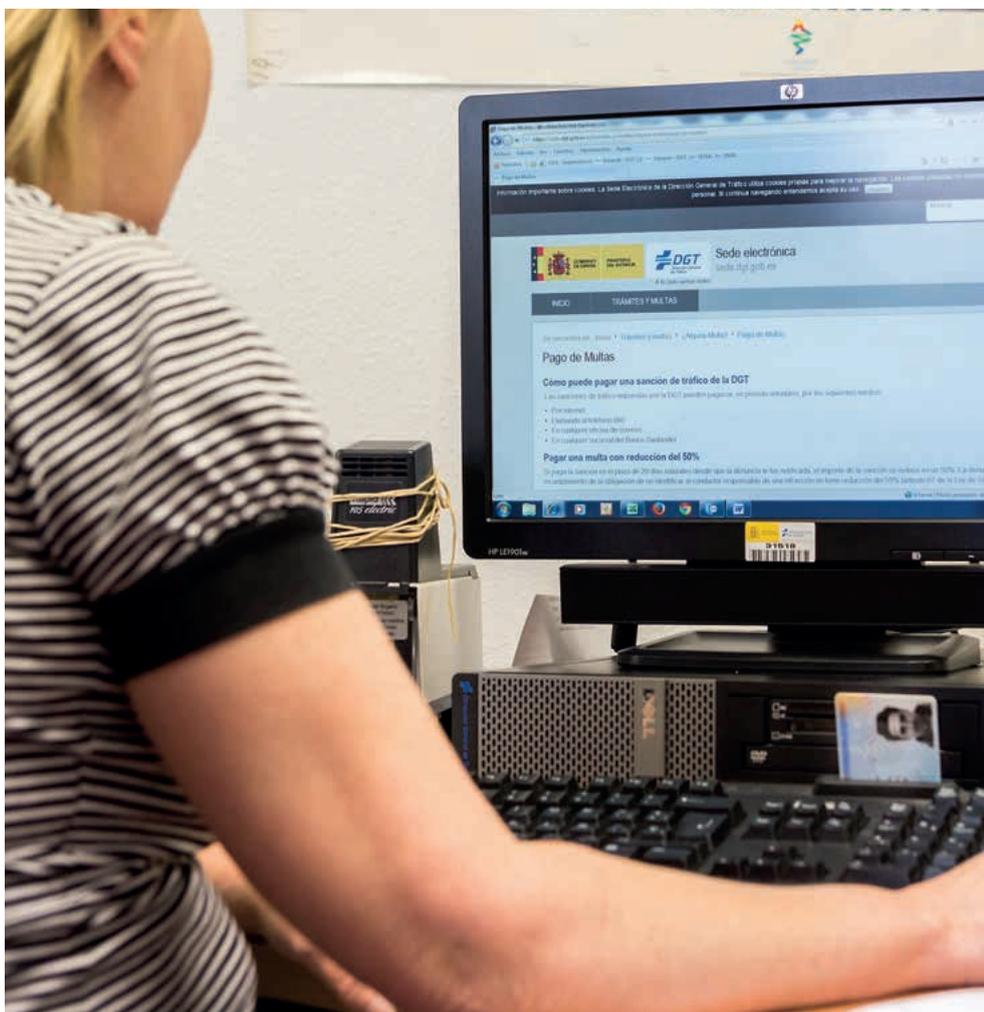
En octubre un conductor fue detenido en Ontinyent (València) por presentar un carné de conducir falso para retirar su coche del depósito. Un mes antes, en el barrio madrileño de San Blas, agentes de la Policía Municipal identificaron en un control a un hombre que conducía con un carné falso y que incluso había manipulado su pasaporte. *“Además de la posible concurrencia con una infracción administrativa o penal por conducir sin permiso, es un hecho que se encuadra dentro del tipo penal de la falsedad en documento público (artículo 392 del Código Penal) y que puede ser castigado con penas de prisión de 3 a 6 años y multa de 6 a 12 meses”,* asegura la experta de DGT.

Vinculado con el hecho delictivo de falsificar este documento estaría también la estafa de “comprar el carné” o, incluso, la de comprar o vender los puntos del mismo. En estos casos el GIAT (Grupo de Investigación y Análisis de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil) es el encargado de realizar las investigaciones necesarias encaminadas a dilucidar cómo han acontecido los hechos y quienes han participado para depurar todas las responsabilidades administrativas y penales que puedan concurrir.

Sin los papeles en regla

► CASO 4 “¿Dónde lo habré dejado?”

¿Qué sucede si nos paran en un control de carretera y nos hemos dejado en casa el carné? En esta circunstancia se encontraron los 1.036 conductores que en 2023 fueron sancionados por no poder presentar, a petición de un agente de la autoridad, un permiso válido para conducir, su permiso de circulación o su tarjeta de la inspección técnica. En el caso del carné, esta es, posiblemente, la sanción más sencilla de evitar de todas las que figuran en este reportaje, ya que no está de más recordar



Si se ha perdido el permiso de conducir en España por agotamiento de puntos no se puede "canjear" un permiso extranjero para seguir conduciendo.

que la acreditación de la titularidad de una licencia de conducción no se realiza únicamente con el formato físico del permiso, sino que también puede acreditarse a través del formato digital del mismo si se descarga la app móvil MiDGT. Ahora bien, si el conductor no dispone del formato físico ni del digital en el momento del control, puede conllevar una sanción leve en caso de que concurra con la falta del permiso de circulación y la tarjeta de inspección técnica del vehículo.

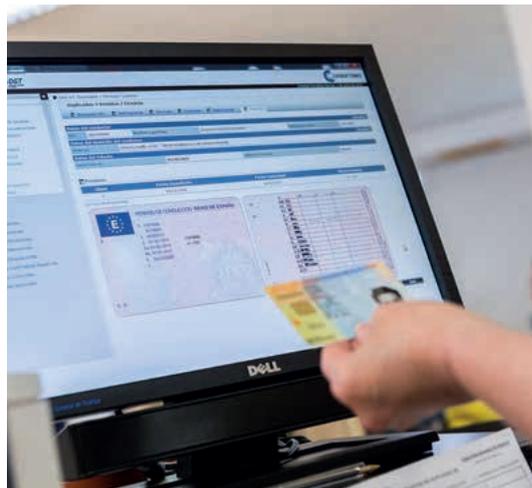
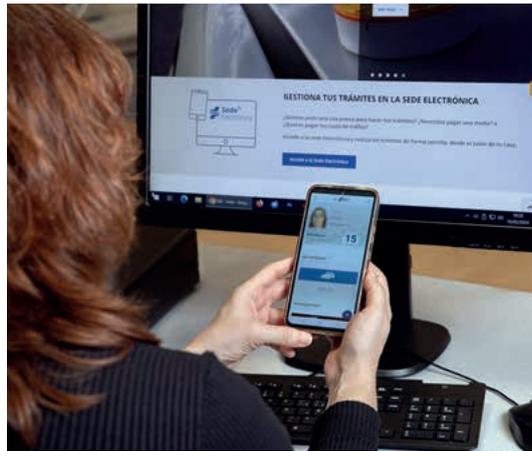
CASO 5 “No puedo circular de noche, (pero lo hago)”

En 2023 se sancionó a 1.737 conductores por incumplir las adaptaciones, restricciones y limitaciones que figuraban en su permiso de conducir. Circular únicamente en un radio de 30 km en torno al domicilio habitual, restringir la conducción nocturna o incluir en

el carné la necesidad de hacerlo con la corrección visual adecuada son algunos ejemplos del carné de conducir “con restricciones”. Pero si se es detectado incumpliendo esas condiciones especiales que se llevan inscritas en el carné, entonces además de ponernos en riesgo de sufrir un siniestro vial habrá que hacer frente a una infracción grave que supone 200 euros de multa, por ejemplo, si el permiso de conducción refleja que debemos llevar gafas pero estamos conduciendo sin ellas.

CASO 6 “Con mi carné de ciclomotores conduzco un coche”

Conducir con un carné que no se corresponde con el tipo de vehículo que se está usando, como por ejemplo usar un turismo cuando sólo se dispone del permiso para conducir ciclomotores, es una infracción muy grave castigada con 500 euros de multa y conlleva una detrac-



El GIAT es el organismo encargado de investigar la compra y venta de puntos del carné de conducir.

ción de 4 puntos. En 2023, 7.266 personas fueron detectadas conduciendo un vehículo con un permiso o licencia que no le habilitaba para ello.

CASO 7 "Mi licencia es de otro país"

Las infracciones con permisos de otros países son comunes. A lo largo del año pasado se registraron 21.606 sanciones a personas que circulaban con un permiso no válido en España. Además, 16.026 conductores no habían realizado el canje; en 3.039 casos el titular del mismo no había renovado su vigencia tras adquirir la residencia en nuestro país... El artículo 15 apartado 4 del RGC prevé la obligación para los titulares de permisos de conducción de la Unión Europea o del Espacio Económico

Europeo (EEE), de renovar su permiso en España cuando cumplan 2 años de residencia en nuestro país y sean titulares de un permiso cuyo período de vigencia sea indefinido (no tenga fecha caducidad) o superior a 15 años para grupo 1 (AM, A1, A2, A, B y BE), y superior a 5 años para grupo 2 (C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE). El incumplimiento de esta

obligación está previsto como una infracción administrativa grave, castigada con 200 euros de multa.

Cabe recordar que los permisos de conducción de terceros países (no comunitarios ni EEE) son válidos para conducir en España si cumplen ciertos requisitos: que estén vigentes en el momento de su uso, que su titular tenga la edad requerida en España para la obtención de un permiso español equivalente y

LOS PERMISOS DE CONDUCCIÓN EXTRACOMUNITARIOS SON VÁLIDOS EN ESPAÑA SI CUMPLEN CIERTOS REQUISITOS.

siempre que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiriera su residencia normal en España. Transcurrido ese tiempo, el conductor debe canjear su permiso por uno español. "En caso de incumplimiento de esta obligación la sanción puede ir desde los 200 euros (si el permiso es susceptible de canje) hasta los 500 euros cuando el permiso original no es susceptible de canje por no cumplir los requisitos esenciales para ello o cuando no existe convenio con el país de expedición para la homologación de los permisos de conducción", explica María Ángeles Ocaña Salas. ♦

Canje desleal

El Tribunal Supremo se ha pronunciado sobre el hecho de conducir con un permiso de otro país teniendo declarada la pérdida de vigencia del permiso español por agotamiento del crédito de puntos. Se trata de casos en los que los conductores, de forma fraudulenta, quieren evitar los efectos de la declaración de pérdida de vigencia, obteniendo por canje otro permiso de conducción en algún país de la Unión Europea, bien durante la tramitación del procedimiento de pérdida de vigencia o una vez declarada esta. Pues bien, el Tribunal Supremo, Sala de lo Penal, dictamina en su sentencia 612/2017, que no pueden detentarse dos permisos, y usar el que convenga en cada momento, sobre todo cuando se circula por un estado cuya normativa impide la conducción como consecuencia de las infracciones cometidas, que acarrearán la pérdida de su vigencia por pérdida total de puntos.

Esta sentencia afirma de forma esclarecedora que no puede pretenderse por el hecho de detentar un permiso comunitario mediante canje, al ser residente en el extranjero, ser de mejor condición que el resto de ciudadanos nacionales que tienen únicamente el permiso de conducir español. Si se pierde la vigencia del permiso de conducir en España por agotamiento del crédito de puntos no puede esa conducta quedar impune y dicho permiso obtenido en otro país no puede ser válido para conducir en España hasta que no se recupere la vigencia del permiso cuya pérdida ha sido declarada y notificada personalmente al interesado.

siempre que no haya transcurrido el plazo de seis meses, como máximo, contado desde que su titular adquiriera su residencia normal en España. Transcurrido ese tiempo, el conductor debe canjear su permiso por uno español. "En caso de incumplimiento de esta obligación la sanción puede ir desde los 200 euros (si el permiso es susceptible de canje) hasta los 500 euros cuando el permiso original no es susceptible de canje por no cumplir los requisitos esenciales para ello o cuando no existe convenio con el país de expedición para la homologación de los permisos de conducción", explica María Ángeles Ocaña Salas. ♦

EN ESPAÑA LA RATIO DE USO DEL COCHE PRIVADO PARA IR AL TRABAJO ES DE 1,4 PERSONAS POR COCHE

Aumentar la ocupación en los viajes al trabajo

Para ahorrar energía en nuestros hogares recordamos siempre que lo mejor es poner el lavavajillas o la lavadora sólo cuando están llenos. ¿Por qué no aplicamos esta misma filosofía a los desplazamientos a los centros de trabajo y estudio? **Amás ocupantes, menos coches y menos contaminación**, este es el principio del coche compartido también en trayectos cotidianos.

• Nuria HERRAIZ

“**E**n el 80-85% de los vehículos que se mueven en hora punta va una sola persona. Mover 1.000 kilos para trasladar a una persona es un disparate. Si conseguimos poner dos personas en cada vehículo: mitad de vehículos, mitad de consumo de combustible, mitad de emisiones... Todos salimos ganando. Este es el reto”. Esta reflexión del director de la DGT, Pere Navarro, resume el escenario al que se enfrenta la movilidad urbana en estos momentos.

Para reducir el número de coches que circulan al mismo tiempo en la ciudad son necesarias medidas coordinadas: aumentar el transporte público, incentivar la movilidad activa, preparar las infraestructuras para potenciar una mayor ocupación -con la construcción de carriles especiales- y compartir el vehículo privado, para que viajen en él más personas por trayecto (una medida conocida por su término en inglés, *carpooling*).

LA CLAVE: COMPARTIR. Esta última es una de las alternativas más estudiadas y considerada más eficiente, y que

puede incorporarse tanto en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), como en los futuros planes de movilidad para las empresas y grandes centros de actividad, que recoge el Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible.

El sistema se basa en facilitar el contacto entre trabajadores que realicen el mismo camino y hacer atractiva esta forma de moverse a través de incentivos que potencien un cambio en el uso del vehículo particular.

SE TRATA DE APROVECHAR LA CAPACIDAD DE LAS VÍAS CON MÁS OCUPANTES POR VEHÍCULO EN HORA PUNTA.

MOVILIDAD URBANA.

La práctica de la gestión de la movilidad urbana está abandonando el criterio de plantear más infraestructuras para hacer

un mayor hincapié en optimizar el aprovechamiento de las ya existentes, y empezar a medir la capacidad de estas no por los vehículos que se mueven, sino por el número de personas que transportan.

En este sentido, para potenciar el uso compartido del vehículo particular en los trayectos cotidianos será necesario transmitir que habrá una consideración diferente para un mismo automóvil dependiendo del número de ocupantes. Con esta base y para analizar qué tipo de incentivos pueden ofrecerse, operadores de servicios de coche compartido



La experiencia de Karos en

La estrategia de Karos Mobility en el proyecto iniciado en Vitoria-Gasteiz en septiembre de 2023 ha consistido en centrarse en empleados que trabajan en parques empresariales de la periferia, con zonas en las que se mueven más de 1.000 empleados en las que hay un acceso limitado o difícil en transporte público o con pocas plazas de aparcamiento.

Como incentivo para el coche compartido en estos trayectos al trabajo, el conductor recibe 1,5 euros por viajero y trayecto, el viajero paga 0,60 céntimos (igual que un billete de autobús) y el Ayuntamiento de la ciudad abona la diferencia. Además, el consistorio vitoriano paga a Karos Mobility una

y administraciones han celebrado dos citas este otoño: la primera, en Barcelona el 21 de octubre bajo el título “Potenciando la movilidad con vehículos de alta ocupación”. La segunda, en Madrid, el 20 de noviembre, organizada por la DGT durante el Global Mobility Call.

APROVECHAR LAS INFRAESTRUCTURAS.

Respecto a las infraestructuras públicas, ya en el año 2000 el catedrático de Urbanística y Ordenación del Territorio Julio Pozueta, en su trabajo ‘Movilidad y planeamiento sostenible’ planteaba varias opciones: reservar o



Vitoria-Gasteiz

cantidad fija por la plataforma tecnológica de carpooling y una variable por los trayectos.

Esto, sumado a un gran despliegue mediático y reuniones en directo con trabajadores potenciales usuarios, han logrado unos resultados prometedores: aumento de la ratio en cada vehículo a 2,75 personas; 100 toneladas de emisiones menos en la atmósfera; 270.000 euros ahorrados en poder adquisitivo en 48.000 viajes ahorrados durante 10 meses, para una comunidad de 1.441 usuarios y entre 1.500 y 2.000 viajes semanales, según datos de la compañía. De hecho, el pasado octubre esta iniciativa se renovó hasta agosto de 2025.

construir carriles y accesos especiales para vehículos con un mínimo de ocupantes; prever lugares en los que puedan llenarse los vehículos compartidos, dejando aparcados el resto de automóviles, en puntos estratégicos de acceso a la red de autovías y autopistas; y reservar plazas de aparcamiento, o la reducción de su costo, para vehículos altamente ocupados, en lugares centrales, concentraciones terciarias y de empleo, universidades, hospitales, etc.

De estas, España ha apostado en algunas ciudades por los llamados bus-vao: "Lo que se quiere potenciar es que los ve-

hículos no vayan con un solo ocupante, y se ha demostrado que los carriles bus-vao incentivan el uso compartido de los vehículos", asegura Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT.

La bonificación en los peajes a vehículos con más de un ocupante, como hace Abertis, o las subvenciones directas a los trayectos, tanto para los conductores como para los ocupantes del coche compartido, se presentan también como una palanca de cambio que facilite este tipo de movilidad.

En este último caso la idea es una especie de "cofinanciación" del coste, tal y como se hace en el proyecto piloto para promover el uso compartido del coche en los desplazamientos al trabajo que el CEA (Centro de Estudios Ambientales) y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz pusieron en marcha en 2023 con la plataforma de la empresa Karos (ver apoyo adjunto).

MÁS SEGURIDAD. Además, compartir coche puede redundar en mayor seguridad vial, porque hay menos vehículos y porque la responsabilidad del conductor también crece, afirma Florent Bannwarth (director de Operaciones de BlaBlaCar Iberia). Así, en una encuesta entre usuarios de la plataforma BlaBlaCar Daily, el 75% de los conductores aseguraron seguir más las normas viales cuando van acompañados y el 84% se confesaba más atento en estos viajes compartidos (6 millones de trayectos en 2023 utilizando esta aplicación).

También el servicio bajo demanda, como taxis y VTC, ofrece opciones para compartir viaje. Uber habla de 150.000 usuarios que desde mayo han compartido su viaje en Madrid, algo que también es posible ya en trayectos al aeropuerto.

En resumen, en la ecuación entre eficacia, coste e impacto medioambiental de los medios de transporte para llegar al trabajo, el uso del vehículo privado está entre los que obtienen peores resultados. Algo que puede revertirse apostando por aumentar la ocupación de los vehículos en desplazamientos cotidianos. Para conseguirlo son necesarias la información y la concienciación, los incentivos que lo hagan atractivo e infraestructuras que potencien la circulación con mayor número de ocupantes. ♦

OPINIÓN

SUSANA GÓMEZ

Subdirectora adjunta de Vehículos de la DGT



"La obligatoriedad por sí sola no basta"

La Ley de Movilidad Sostenible representa una oportunidad única para racionalizar los desplazamientos hasta el trabajo. Sin embargo, la experiencia de Cataluña y País Vasco, que implementaron antes que nadie la exigencia a las empresas de planes de movilidad sostenible, evidencia que la obligatoriedad por sí sola, no siempre asegura resultados si existen barreras a la implantación de algunas soluciones, como las relativas a vehículos de alta ocupación. Aspectos como dejar de considerar el transporte laboral como una retribución en especie; eliminar restricciones a la contratación de servicios de bus compartido entre empresas o a su comercialización por plazas, pueden ser buenas herramientas para hacer real una movilidad laboral más segura y respetuosa con el medio ambiente. Un ejemplo es el tratamiento que reciben estos servicios en Reino Unido o Portugal, donde los planes no son obligatorios. De hecho, en el país vecino se contratan tres veces más servicios de transporte laboral que en España, aunque tiene cinco veces menos población. Estas medidas, que la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya reclamó en 2022, permitirían que el transporte laboral actuase como palanca para mejorar la movilidad sostenible, allí donde no se disponen de buenas soluciones de transporte público. En este sentido, es el momento de aprovechar la nueva regulación para potenciar decisivamente los planes de movilidad a los centros de trabajo y favorecer opciones como el bus compartido o aquellas dirigidas a aumentar la ocupación de los vehículos privados en los trayectos cotidianos.

CONOCER EL TRÁFICO EN TIEMPO REAL, BÁSICO PARA LA SEGURIDAD VIAL Y LA PROTECCIÓN MEDIOAMBIENTAL

Tecnología para una movilidad inteligente

Usar la tecnología para mejorar la forma en que se mueven las personas y las cosas, a través de un tráfico más fluido. Este es el objetivo de la utilización de ITS (Servicios Inteligentes de Transporte) en las carreteras y calles europeas.

• Nuria HERRAIZ

“Una movilidad más segura y sostenible gracias a la IA” titulares como este del diario económico “Cinco Días” pueden encontrarse habitualmente en los medios españoles, a medida que el uso de las tecnologías de la información y la comunicación se va generalizando en la carretera para mejorar la gestión y la planificación del tráfico.

Sistemas que combinan sensores electrónicos y emiten señales de alerta a los usuarios o modifican el estado de las infraestructuras o la señalética para dirigir la circulación son cada vez más comunes. La mejora de las redes de transmisión de datos, internet y los nuevos dispositivos han supuesto una revolución a mejor tanto para usuarios como para trabajadores o responsables de las vías urbanas e interurbanas.

El esquema es fácil: se recopilan datos (siempre de forma anónima) para conocer en tiempo real la situación de las vías, se analizan y se emiten ór-

denes o información que permitan tomar decisiones correctas en cuanto a la conducción o la gestión del tráfico. Estas estructuras basadas en la informática y la comunicación aumentan la eficacia del tráfico y favorecen una reducción de las emisiones al rebajar la congestión. Además, permiten reducir los errores humanos, lo que redundará en una mayor seguridad vial e incluso pueden hacer que la movilidad sea más accesible.

USAN DATOS, PARA LOGRAR UN TRÁFICO FLUIDO, SEGURO, Y CON MENOS EMISIONES.

Y su uso va más allá de los sistemas de navegación de los vehículos, el suministro de información sobre el tráfico y la disponibilidad de aparcamientos. Los sistemas inteligentes de información se utilizan tanto para enviar alertas a los vehículos en marcha so-

bre carreteras y atascos, como para el pago de los peajes de forma electrónica, la planificación y gestión del tráfico por parte de sus responsables o el trabajo de los servicios de emergencias. También son fundamentales en las plataformas de transporte y coche compartido y permiten las comunica-



Plan ITS de la DGT

1. SEGURIDAD VIAL: Para travessías, carreteras convencionales, tramos con presencia de usuarios vulnerables e intersecciones.

- Desvío automatizado por condiciones meteorológicas adversas (niebla o viento).
- Desvío automatizado en infraestructuras singulares por incidentes, accidentes o catástrofes naturales.
- Sistema para el guiado del tráfico en condiciones de meteorología adversa.
- Cruces inteligentes.
- Detección automática de animales en la calzada.
- Detección de usuarios vulnerables en arcén.
- Pulsadores para la activación de señalización luminosa en puntos de especial riesgo para la seguridad vial de los peatones.

ciones entre vehículos y la conducción automatizada.

RED EFICIENTE Y USUARIO INFORMADO. Hace no tanto las elecciones de los usuarios de la carretera sólo podían basarse en la información que le aportaran las señales de tráfico y su



Otros usos

En paralelo a la estructura que podríamos llamar los ITS de equipamiento básico, que orbita en torno al centro de gestión de tráfico, se ha desarrollado también todo el ecosistema de la conectividad, que en España ha dado lugar a plataformas como DGT 3.0, y en la que se conjugan aspectos relacionados con el vehículo conectado y también con el internet de las cosas (IoT), con dispositivos conectados que proveen información a través de la red, como la V16 o los conos conectados.

Otro apartado interesante es el de los ITS de gestión de flotas, que permiten la geolocalización de vehículos como grúas, etc. De hecho, otro caso de uso que se desarrolla desde la DGT y que en Europa ya se utiliza es contar con la información de los vehículos de emergencias: “Gracias a que las flotas de emergencias están geolocalizadas, queremos que se conecten con DGT 3.0, para poder informar de que hay un vehículo de bomberos aproximándose, por ejemplo”, explica la subdirectora adjunta de Circulación.

ALBERTO ESPADA

2. GESTIÓN DEL TRÁFICO: Para asegurar puntos singulares, despliegues estratégicos, zonas de condiciones meteorológicas adversas; para mejorar el uso del transporte público, ampliación de cobertura y creación de interfaces urbanas o interurbanas.

- Carriles reversibles.
- Carriles Bus-VAO.
- Tiempos de recorrido – Smart Routing.
- Desvío automatizado en áreas de embolsamiento en situación de vialidad invernal.
- Adaptación dinámica de los límites de velocidad.
- Sistema de control y gestión de accesos en vías con medidas excepcionales en circulación.

propia intuición y pericia. Ahora pueden recibir más información a través de una amplia gama de canales, como dispositivos móviles y sistemas de señales variables para automóviles. De la misma manera, los encargados de planificar y gestionar el tráfico tenían poco más que su propia experiencia y el conocimiento de

3. VIGILANCIA Y CONTROL: Para tramos con necesidades específicas de vigilancia.

- Control de exceso de velocidad puntual a través de radares fijos.
- Control de exceso de velocidad en secciones a través de radares de tramo.
- Adaptación dinámica de los límites de velocidad con vinculación a radar.
- Sistema de control semafórico de paso de vehículos en fase roja (foto-rojo).
- Sistema para control de la correcta realización de la detección en stop (video stop).
- Detección del uso del cinturón de seguridad.
- Tramos con avisadores de incumplimiento del límite de velocidad mostrando matrícula.
- Tramos que muestran advertencia tras detección del incumplimiento de la distancia de seguridad.

situaciones pasadas para realizar su trabajo. Hoy en día se puede tener un conocimiento casi exacto de lo que está ocurriendo en la carretera en cada momento y reaccionar de forma mucho más ágil.

La DGT, como responsable del tráfico en la mayoría del territorio español, tiene un ejército que está preparado para

obtener datos y transmitirlos. Lo forman dispositivos como espiras -magnéticas y virtuales- y magnetómetros, que detectan la presencia de vehículos. Pero también sensores, foto-rojo (comprueba el respeto a los semáforos en rojo), anemómetros y/o visibilímetros (para medir la velocidad del viento, la temperatura y la humedad y/o la visibilidad).

Asimismo, participan de este conglomerado técnico cámaras de CCTV (circuito cerrado de televisión), sistemas LPR (reconocimiento automático de matrículas), cámaras térmicas, operadores de telefonía, cámaras de visión artificial, sistemas podotáctiles (avertidos de peligro por obstáculos o fin de áreas protegidas), radares instantáneos o de tramo y sistemas de videovigilancia, entre otros.

A todo ello se suma la información que pueda obtenerse de otras fuentes de datos como la AEMET (Agencia Española de Meteorología), las redes nacionales, autonómicas o locales, y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Un caudal de datos que se procesa en el Centro de Gestión de Tráfico y desde el que se da respuesta con medidas como activar paneles aspa-flecha (para los carriles reversibles), semáforos y otros reguladores, ►►

Tecnología para una movilidad inteligente

► barreras para cierre de carril, balizas (en pavimento y/o margen de la vía), etc. Son decisiones que buscan dirigir de forma eficiente la circulación y mitigar en lo posible los inconvenientes que la movilidad diaria provoca.

También forman parte de los ITS los medios por los que se informa a los usuarios de la vía sobre las situaciones que pueden encontrarse en ellas, en especial a través de los Paneles de Mensaje Variable (PMV) -fijos, portátiles o virtuales- aplicaciones móviles, sistemas web DGT, radio, redes sociales y otros entornos web, así como señales gráficas de carril.

CUANTOS MÁS DATOS, MEJOR.

Lo esencial es saber trabajar con todos los orígenes de información posibles para gestionar mejor. *“Nosotros utilizamos todas las fuentes de información disponibles, cámaras, lectores de matrícula, estaciones de toma de datos, de conteo de vehículos. E incluso de la propia Guardia Civil o del 112, con el que estamos integrados”,* afirma Ana Blanco, subdirectora adjunta de Circulación de la DGT.

También los vehículos y proveedores de servicios de comunicación son aliados importantes a la hora de tener un conocimiento real de la circulación. Tanto es

SE UTILIZAN TODAS LAS FUENTES DE INFORMACIÓN PARA CONOCER EL TRÁFICO EN TIEMPO REAL.

así que estudios realizados en Gran Bretaña por la empresa AISIN (con su programa RoadTrace) concluyen que los datos de los descensos de velocidades y frenadas bruscas mejoran casi en un 22% la predicción para evitar siniestros viales. Y los responsables del tráfico en España no son ajenos a estos avances: *“También nos nutrimos del suministro de datos de información de tráfico que nos ofrecen proveedores de servicios de navegación sobre descensos de velocidades, etc., que obtienen de información proveniente de los vehículos y que son capaces con ellos de caracterizar lo que está pasando en la carretera. Eso nos permite tener información no sólo donde tenemos*



Aplicación y servicios ITS

ADMINISTRACIÓN	EMPRESA	USUARIO
<ul style="list-style-type: none"> • Dirección y gestión del tráfico. • Planificación vial. • Señalización vial / respuesta a emergencias. • Supervisión y gestión de autobuses. 	<ul style="list-style-type: none"> • Programación de flota / soporte de ruta. • Alarma en tiempo real en caso de accidente. • Análisis de datos (big data). 	<ul style="list-style-type: none"> • Servicio de información geográfica. • Servicio preciso de información de tráfico. • Información en tiempo real de vehículos y carreteras.

cámaras sino en toda la red de la carretera”, confirma Ana Blanco.

EL CORAZÓN DE LA MÁQUINA.

Los ITS clásicos se concentran en torno al Centro de Gestión de Tráfico (CGT), el corazón al que fluyen los datos y el cerebro del que parte la reacción a este conocimiento. En España hay 8 de estos centros para las zonas en las que la DGT tiene competencias: Madrid, Sevilla, Zaragoza, Málaga, Valencia, Palma de Mallorca, A Coruña y Valladolid. Entre todos ellos tienen disponibles (entre equi-

bro de DGT y del resto de administraciones) 2.628 cámaras de televisión, 2.147 estaciones de toma de datos, 2.863 paneles de mensajes variables y 1.003 sistemas de reconocimiento de matrículas, entre otros ITS. A ellos se suma la labor de 435 personas, entre empleados de los CGT y funcionarios.

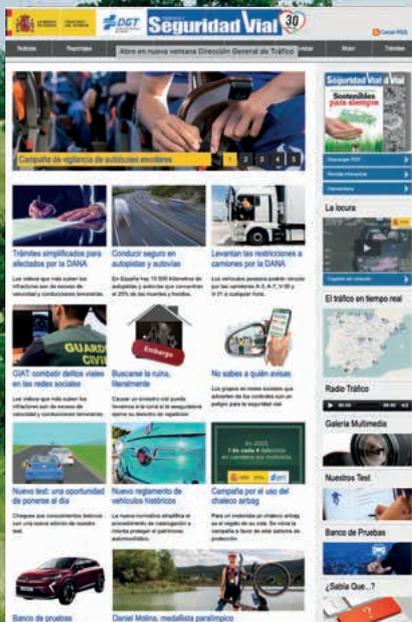
En 2021 la DGT compiló en su Plan de ITS toda una serie de tecnologías que

pueden ayudar a los centros de gestión en su labor por la mejora de la seguridad vial, la gestión del tráfico y la vigilancia y el control de las normas que afectan a la circulación.

La realidad es que la lista de tecnologías que pueden ayudar a una movilidad inteligente no deja de crecer: el vehículo conectado puede ofrecer datos adicionales como los que permiten inferir que está lloviendo ya que se conoce que los vehículos tienen puesto el limpiaparabrisas, etc. Y existen sistemas de inventariado de los elementos que conforman las infraestructuras que permiten controlar y avisar de cuándo es necesario revisar algún material de la carretera.

Un desarrollo de utilidades que parece infinito a la búsqueda de incrementar la eficiencia y capacidad de los sistemas de transporte, mejorar la movilidad personal y la seguridad del transporte, reducir el consumo de combustible y los costes medioambientales, además de permitir respuestas más rápidas a emergencias. En conclusión, menor congestión, mayor fluidez, mayor seguridad vial. ♦

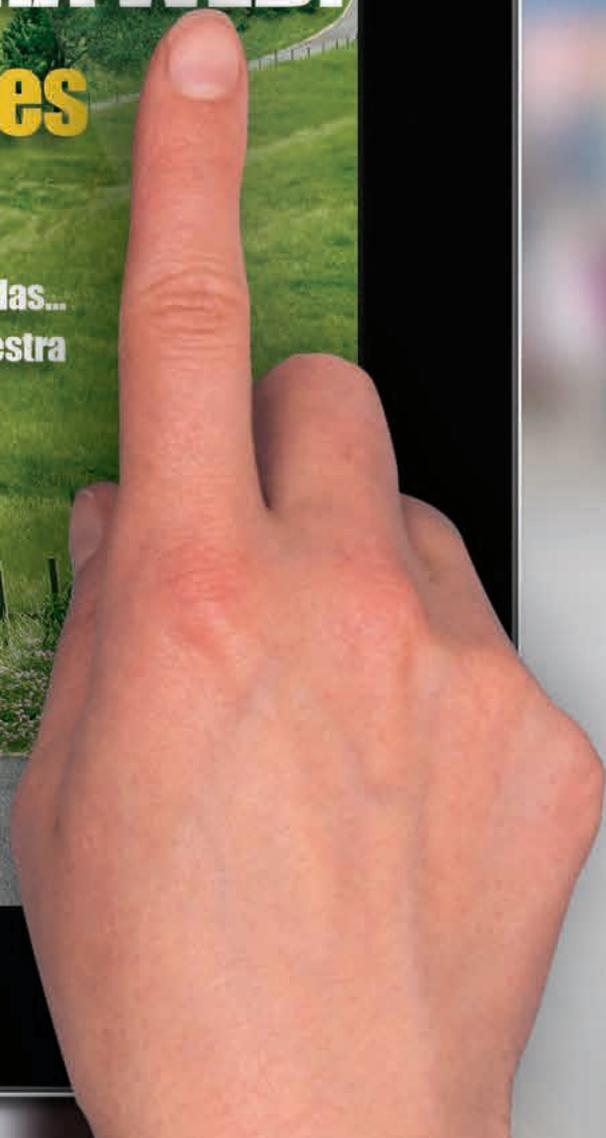
Toda la información del tráfico está en la revista



¡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



¿ERES DE FIAR EN LA CARRETERA?

Decálogo del conductor cívico

Tener pericia al volante puede ser sinónimo de buen piloto en el circuito, pero no en la carretera. Para optar a ese 'título' hace falta **manejar el respeto, subir un par de marchas la empatía y acelerar el autocontrol.**

• David LOSA

• Ilustraciones: DLIRIOS

La palabra civismo procede del latín *civis* (ciudadano) y se asocia en nuestros días al conjunto de valores que permiten a las personas compartir un espacio común respetando las normas de convivencia. En el tráfico, las reglas están escritas, pero la actitud es, muchas veces, tan importante como las leyes. Una cosa está clara, si cumples este decálogo, estarás apostando por tu seguridad y la del resto de usuarios.



1 Conoce y cumple las normas

Las carreteras españolas están llenas de personas que no cumplen las normas, como demuestra el número de denuncias tramitadas por la Dirección General de Tráfico (DGT) al año (más de 5 millones en 2023). Ante esta realidad, nos preguntamos: ¿incumplimos por desco-

nocimiento? Esta hipótesis tiene cierto respaldo si atendemos al estudio elaborado por el Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) en 2009, en el que reexaminó del permiso B a más de 2.000 conductores. El 96,5% suspendió, la mayoría con más de la mitad de las preguntas falladas. Más reciente (2024), es un informe de Línea Directa que asegura que casi la mitad de los conductores desconoce que ya no está permitido (desde marzo de 2022) sobrepasar en 20 km/h el límite de velocidad de la vía para realizar un adelantamiento en una carretera convencional.

María Collado, psicóloga del tráfico y la seguridad vial, y educadora en cursos de recuperación de puntos, añade un matiz: "Una cosa es conocer la norma y otra es entenderla. En muchos incumplimientos vemos un desconocimiento del para qué sirven algunas normas". Por su parte, Patricia Pérez Fernández, psicóloga del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial (ONSV) de la DGT, apunta a una desobediencia 'consciente': "Las normas se incumplen cuando se percibe que la medida no tiene una justificación adecuada o es desproporcionada".

Ya sea por desconocimiento o por desconfianza, infringir las normas de tráfico es una decisión que no sólo afecta al que lo hace. Como recuerda la psicóloga María Collado: "Cumplir las normas es la única garantía de convivencia vial que tenemos. Si no lo hacemos, no podemos prever el comportamiento de los demás ni anticiparnos a situaciones de riesgo".

2 Está concentrado al 100% en la carretera

Si las distracciones siempre han sido relevantes en la siniestralidad, las nuevas tecnologías han terminado por auparlas como factor concurrente más representado en los accidentes mortales. En 2023, estuvieron presentes en el 30%.



Y lo peor es que es un enorme problema que sigue creciendo. En la última campaña especial de control y vigilancia de la DGT dedicada a las distracciones (octubre de 2024), el porcentaje de conductores denunciados aumentó un 10% frente al año anterior. Casi la mitad de las denuncias fue por conducir con el móvil en la mano.



Todos tenemos el mismo derecho a circular por las vías. Por eso, es fundamental el respeto a los demás.

“Debemos entender que todos tenemos el mismo derecho a circular por las vías”, advierte María Collado. Lo peligroso es cuando esa confrontación se traslada a la carretera, olvidando “nuestra obligación de apreciar el derecho a la vida de los demás”.

Para Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de València, hay tres grandes grupos de distracciones: *“Las que provienen del entorno del conductor, cada vez más complejo; las que proceden del sujeto, como el estrés, los problemas personales, familiares o sociales; y, en tercer lugar, las que proceden de las nuevas tecnologías, tanto las que equipan los vehículos (navegador, ADAS...) como, especialmente, el teléfono móvil, un disparador mortal de distracciones. La formación y el conocimiento de las causas y los riesgos son la mejor estrategia para prevenirlas”.*

3 Es respetuoso con todos los usuarios

La profusión de medios de transporte unipersonales y colectivos, privados y públicos, unido al funcionamiento de los algoritmos de las redes sociales, han impulsado una “guerra” de todos contra todos en el tráfico. Coches contra bicis, bicis contra coches, motos contra coches, peatones contra patinetes... A menudo se nos olvida un concepto básico para la seguridad: el respeto por los demás.

En el respeto mutuo se basa la campaña ‘CONvivencia Vial Urbana’, presentada por la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL) y la empresa de transporte de pasajeros Alsa, con el apoyo de la Dirección General de Tráfico. Para el vicepresidente de FESVIAL, Ignacio Lijarcio, *“el tráfico representa las manifestaciones de la sociedad, y lo que vemos hoy con frecuencia son conductas muy individualistas. Yo como peatón, yo como usuario de patinete, yo como conductor... y todo lo que no sea mi derecho no me gusta”.*

Todos esos ‘yo’ son incompatibles con la convivencia pacífica. *“Tenemos que empezar a pensar en el ‘nosotros’, porque no siempre podemos segregar vías, tenemos que aprender a compartir los mismos espacios con diferentes tipos de usuarios”. ¿Cómo? “No es fácil, el modelo ha cambiado mucho en poco tiempo, pero hemos de hacer un trabajo conjunto como sociedad, y desde las autoridades, además de sancionar, concienciar con campañas dirigidas a todos los usuarios”, puntualiza Lijarcio.*

4 No conduce de forma agresiva

El estrés, la ansiedad, la vida acelerada... Son constantes de nuestra sociedad. Y cuando nos ponemos al volante, todo eso puede convertirse en hostilidad. El informe “Influencia de la agresividad en los accidentes de tráfico”, publicado en 2018 por la Fundación Línea Directa, en colaboración con el INTRAS, afirma que la agresividad multiplica por 10 el riesgo de tener un siniestro vial grave con víctimas, y por 30 el de sufrir un accidente con heridos graves.

Para la psicóloga del ONSV, Patricia Pérez, la conducción puede disparar determinadas emociones y desencadenar más agresividad: *“Puede empeorar esa situación emocional por elementos que pueden suponer una fuente de estrés, como los atascos o la dificultad para aparcar. El estrés entorpece tanto la percepción como la toma de decisiones y aumenta la probabilidad de sufrir una distracción o provocar una situación hostil”.*

A menudo, en el origen de esa hostilidad -tan peligrosa para el tráfico- está la sensación de que la culpa es ajena: *“Es más sencillo juzgar las acciones de los demás que hacer autocrítica, ya que si la hacemos el concepto de uno mismo puede empeorar”,* explica Pérez Fernández.

La psicóloga del ONSV destaca la importancia de saber detectar esas situaciones que pueden condicionar nuestra conducción, y recomienda, para minimizarlas, *“tener una higiene de sueño positiva, un estilo de vida saludable y organizar las salidas con margen suficiente”.* ▶▶



Decálogo del conductor cívico



podemos caminar, ir en bici, hay otras formas de desplazarse con las que podemos ahorrar e incluso llegar antes, no emitimos gases y no ocupamos espacio. Y lo mismo para ir al trabajo, donde hay opciones como compartir vehículo”.

7 Protege a los usuarios vulnerables

Según el balance de siniestralidad vial de 2023, el 53% de las víctimas mortales fueron usuarios de medios vulnerables, colectivos sobre los que la DGT -y otras entidades de la seguridad vial- lleva poniendo el foco durante años debido a la menor protección con que se enfrentan a las vicisitudes del tráfico. “En las ciudades, por ejemplo, compartimos espacios con bicicletas o patinetes de reparto que llevan una velocidad reducida. Por mucha prisa que tengamos, hay que cuidarlos de forma especial, porque cualquier percance puede tener consecuencias graves para ellos”, afirma Ignacio Lijarcio.

5 Es empático con los demás

La empatía es la “capacidad de identificarse con alguien y compartir sus sentimientos”, según el diccionario. Pero, ¿por qué debemos ser empáticos en el tráfico? Para Patricia Pérez: “Es uno de los aspectos más importantes, ya que las conductas antisociales generan siniestros viales”. Ser empático es vital, sugiere María Collado: “Compartimos la vía, pero también la vida y los riesgos. De nuestros actos van a derivar consecuencias físicas, económicas, familiares, legales... quizás irreversibles”.

Si nos va la vida en ello, ¿por qué no somos empáticos? Según Patricia Pérez, “el vehículo, sobre todo el coche, genera un grado de anonimato y una distancia emocional respecto a los demás que permite que nuestros impulsos se expresen con menos autocontrol. Está demostrado que personas que en el día a día muestran niveles adecuados de empatía, en una situación de tráfico mantienen una conducta carente de ella”.

Ser empático es también ser comprensivo con las circunstancias ajenas: “Tal vez el de delante vaya más lento porque tiene una circunstancia personal que le impide ir más rápido, y que, en cualquier caso, deberíamos tolerar”, aclara Pérez.

que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por siniestros viales en el año 2050. Esa estrategia se sustenta en varios principios, entre ellos el de la seguridad sostenible, entendida como el derecho de la ciudadanía a moverse en unas condiciones adecuadas y seguras, con el mínimo impacto ambiental posible.

Es necesario garantizar que todas las personas puedan desplazarse de una forma sostenible, activa y segura, sin que esa movilidad perjudique a su entorno natural. Pero la sostenibilidad es algo más: “Es asegurar un flujo de vehículos y personas que permita una movilidad ágil, y un reparto justo del espacio público, además de un consumo contenido de recursos”, advierte Ignacio Lijarcio, de FESVIAL. ¿Significa eso aparcar el coche? “No en todos los sitios -aclara- tienen más opciones. Pero en las ciudades y poblaciones de cierto tamaño, donde sí las hay, podemos empezar a pensar que no necesitamos el coche para todo, hay transporte público,



También son vulnerables las personas “que tienen movilidad reducida, o que van con un carrito de bebé, o que necesitan cualquier apoyo (bastones, andadores...) para moverse. Al igual que con las personas mayores que conducen y no tienen las mismas cualidades. Hay que llevar el cumplimiento de la norma a la diversidad funcional que puede tener cada uno de los perfiles con los que interactuamos. La tolerancia, el respeto y la solidaridad tienen que estar presentes en el tráfico”, concluye Lijarcio.

6 Tiene conciencia sostenible

La visión principal de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT es la de consolidar una cultura de la movilidad segura hacia el objetivo final de



8

Practica la conducción preventiva

Más que un comportamiento cívico, es un 'super poder'. La conducción preventiva -o defensiva- nos protege a nosotros y, de paso, a los que están a nuestro alrededor. Como explica Juan Ignacio Serena, Coordinador Especialista de Formación de la DGT: *"Es una conducción basada en la observación, en centrar nuestra atención en todos los estímulos que resulten relevantes y que puedan afectar tanto a nuestra seguridad como a la del resto de usuarios de la vía"*.



La palabra clave es anticipación: *"Adelantarse a posibles incidentes, que, con mayor o menor probabilidad, puedan ocurrir, y estar preparado para tomar la decisión correcta que nos ayude a resolver la situación para evitar problemas"*.

La conducción preventiva requiere tener mirada corta y larga al mismo tiempo, concentración y capacidad para valorar diferentes escenarios a la vez. Serena nos pone un ejemplo paradigmático: *"Si en una rotonda con varios carriles circulamos por el situado más a la derecha, es fundamental controlar los vehículos que se aproximen desde nuestro flanco izquierdo. Es probable que alguno abandone la glorieta desde los carriles interiores sin señalizar, cortando nuestra trayectoria, por lo que debemos llevar máxima atención a nuestro espejo izquierdo, por su velocidad y trayectoria podemos intuir lo que pretenden hacer"*, concluye.

9

Siempre intenta dar su mejor versión al volante

Si un día hemos dormido poco y mal, podemos rendir algo peor en el trabajo,

olvidarnos de una cita en el dentista o faltar al gimnasio. Nada grave. Pero en la conducción, la falta de sueño puede costarnos caro. La somnolencia está presente en entre el 15 y el 30% de los siniestros viales, y en aproximadamente un 7% de los accidentes mortales. Eso, en un país en el que el 30% de la población sufre algún trastorno del sueño. En términos de capacidades al volante, el sueño o la fatiga significa que necesitamos mayor tiempo para reaccionar, tomamos peores decisiones, somos más agresivos y nos distraemos más. Mermas que podríamos evitar con alguna hora más de sueño.

Mención aparte merece el alcohol, segundo factor concurrente en siniestros viales mortales en España en 2023. Según los cálculos del INTRAS, desde 1950 a nuestros días, unas 100.000 personas habrían fallecido en nuestro país por culpa de la ingesta de alcohol en la conducción. El problema, dice Luis Montoro, es que *"el alcohol está muy presente en nuestro entorno social; y pensamientos como 'yo controlo, aunque me haya tomado unas cervezas'; o 'he conducido muchas veces después de beber y no ha pasado nada' son el preludio de una tragedia"*. *"A esto se añade -puntualiza- un problema muy grave: es posible que en España tengamos unos cuatro millones de alcohólicos o bebedores excesivo-habituales. Estas personas son 'enfermos' a los que hay que poner en tratamiento"*.



10

Es consciente de sus limitaciones

Todos hemos escuchado a algún 'valiente' fardar sobre sus cualidades al volante para llegar de un lugar a otro en menos tiempo que el resto. Puede que la mayoría, 'obligados' por las prisas, hayamos pisado el acelerador más de lo permitido más de una vez, creyendo que nada puede sucedernos. Ese exceso de confianza es fatídico. En 2023, la velocidad fue el tercer factor concurrente (24%) más citado en los informes de siniestros mortales. Un viejo problema, con nuevos argumentos: *"La velocidad es un 'valor' en todas las facetas de nuestra sociedad. Y esto se mete en los vehículos, que por sus tecnologías y el buen estado de las vías no nos producen sensación de velocidad. No somos conscientes de las brutales fuerzas que desencadena la velocidad: a 50 km/h el impacto es como caer con el coche desde el tercer piso; o en un choque frontal a 80 km/h, lo más probable es que puedan morir todos"*, explica Luis Montoro.

Demasiadas personas siguen sin darse por aludidas. ¿Por qué pensamos que no va a pasarnos a nosotros? *"Tiene que ver con la supervivencia, sería inviable pensar constantemente que nos va a pasar algo. Y eso, que tiene su parte positiva, nos puede jugar malas pasadas en el tráfico si asumimos riesgos objetivos"*, aclara María Collado, que encuentra más respuestas en la evolución humana: *"Estamos diseñados para movernos a entre 4 y 15 km/h, a esa velocidad nuestro cerebro percibe todo. Hoy, la tecnología nos permite movernos a 120 km/h, pero a esa velocidad nuestro cerebro puede cometer errores. Sin embargo, mi sesgo cognitivo me hace creer que sí, que puedo correr a cualquier velocidad"*. ♦

Modificaciones para un cambio de actitud

Desde el pasado 4 de noviembre es efectiva la reforma en la duración, el contenido y los requisitos de los cursos de sensibilización y reeducación que permiten recuperar los puntos perdidos en el carné o el propio permiso de conducir que ha dejado de estar vigente por la pérdida total del saldo o por decisión judicial. **El objetivo de esta actualización es el cambio de actitud en los conductores infractores.**

• Nuria HERRAIZ
• Foto: Alberto ESPADA

En 2006, cuando se superaban los 4.100 fallecidos por siniestros viales, la introducción del permiso por puntos supuso una revolución conceptual que ha contribuido a la significativa reducción de la siniestralidad vial desde entonces. La idea de penalizar las infracciones con pérdida de puntos y vincular la vigencia del permiso de conducir a tener un saldo positivo, supuso también articular una formación para los conductores infractores que les permitiera restituir sus puntos o recuperar sus permisos en caso de haberlos perdido como consecuencia de conductas irresponsables mientras circulaban.

Ahora, casi 20 años más tarde, las formas de movilidad y los perfiles de los infractores viales han cambiado, lo que ha llevado a una lógica y necesaria evolución de estos cursos, regulada en la Orden INT/914/2024, en vigor desde el 4 de noviembre, y por la que esta formación tiene una nueva estructura, duración y contenido.

LA INTERVENCIÓN DE VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES SE CONVIERTE EN OBLIGATORIA.

El objetivo de estas modificaciones es buscar una mayor eficacia a la hora de promover en los conductores infractores comportamientos acordes a valores de convivencia y respeto a las normas y al resto de los usuarios de la vía, especialmente a aquellos más vulnerables.

Hay que tener en cuenta que en 2023 los conductores españoles perdieron casi 4,5 millones de puntos de su permiso y cerca de 20.300 conductores agotaron todo su saldo por infracciones relacionadas con la

velocidad inadecuada, los semáforos en rojo, el alcohol, el uso del teléfono móvil, el cinturón o los sistemas de retención infantil, entre otras. De esta manera, como parte del proceso para revertir el estado de sus carnés, el año pasado 82.877 personas realizaron cursos de recuperación de puntos (35.254) o de recuperación del permiso (47.623).

Además, hay que destacar que *“desde la liberalización de la impartición de cursos en base a la sentencia del Tribunal Supremo hay ya 940 centros a nivel nacional en los que los conductores pueden realizar esta formación”*, señala Montse-



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

CAMBIOS FUNDAMENTALES. Entre las modificaciones más importantes que introduce la orden ministerial, se encuentra la intervención obligatoria de víctimas de siniestros viales, un contenido que antes era potestativo y que ha demostrado una gran eficacia en el cambio de actitudes de los conductores infractores al incidir en la estrategia de ponerse en el lugar del otro.

En la misma línea se aumenta el tiempo dirigido por el psicólogo formador y en el que se desarrollan las dinámicas de grupo, de gran efectividad en las tareas de sensibilización y reeducación que se pretenden.

Por su parte, del mismo modo que la incorporación de las distracciones como factor de riesgo obedece a la necesidad de adaptarse a las nuevas formas de movilidad, el establecimiento de nuevos perfiles infractores responde a la realidad de una siniestralidad vial que cambia con el tiempo: *“Los perfiles ahora se establecen en base a las infracciones*



Estructura de los cursos

DESDE EL 4 DE NOVIEMBRE

1 CURSOS DE RECUPERACIÓN DE PUNTOS Duración mínima de 10 horas

DISTRIBUCIÓN:

- **Parte común** 7 horas
 - 4 horas de formación general sobre la cultura de seguridad vial.
 - 1 hora de dinámica de grupo con el psicólogo-formador.
 - 1 hora de intervención de una víctima de siniestro vial.
 - 1 hora de contenido variable (testimonios de víctimas, asociaciones o profesionales, documentales, campañas, etc).
- **Parte específica**
 - 3 horas de formación individualizada para cada conductor relacionada con sus carencias, según el perfil infractor en el que se encuentre.

2 CURSOS DE RECUPERACIÓN DEL PERMISO Duración mínima de 20 horas

DISTRIBUCIÓN:

- **Parte común** 16 horas
 - 9 horas de formación general sobre seguridad vial.
 - 4 horas de dinámicas de grupo con el psicólogo-formador para trabajar cambio de actitudes y comportamientos.
 - 1 hora de intervención de una víctima de siniestro vial.
 - 2 horas de contenido variable (testimonios de víctimas, asociaciones o profesionales, documentales, campañas, etc).
- **Parte específica**
 - 4 horas de formación individualizada para cada conductor relacionada con sus carencias, según el perfil infractor en el que se encuentre.

que comete el propio conductor, lo que facilita una concienciación individualizada y ese cambio de actitud que pretendemos y, dadas las cifras de siniestralidad, se crea un perfil específico para motocicletas”, explica la responsable de Formación y Educación Vial.

De esta manera, el perfil de “conductas imprudentes en moto” viene a sumarse a los de “velocidad”, “alcohol y otras drogas”, “conductas imprudentes”, “distracciones” y “penal”, que determinarán los contenidos que se impartirán en los cursos, en especial en la parte específica de los mismos, y que también se actualizan en la norma que acaba de entrar en vigor. Además, también se ofrecen opciones que avanzan en la adecuación a las nuevas tecnologías, como la posibilidad de realizar la parte específica de los cursos de forma online.

DURACIÓN. En cuanto a la duración de los cursos, se ha reducido tanto para los de recuperación del permiso, con una extensión mínima de 20 horas, como para los de recuperación de puntos, con un mínimo de 10 horas. En este último caso, el tiempo de formación se corresponde con el máximo de puntos que pueden obtenerse tras haberlo superado, 4, una disminución que está relacionada con la próxima salida de los cursos de conducción segura y eficiente que van a bonificar con 2 puntos: “Lo que queremos lograr es que el conductor tenga la mayor formación posible, y así conseguiríamos, por un lado, que hagan los cursos de sensibilización, que tienen un enfoque muy concreto, porque lo que se busca es un cambio de actitud; y, por otro lado, formarles en la conducción, y para eso están los cursos de formación segura y eficiente. Son dos cursos totalmente distintos, entonces, haciendo uno y haciendo otro tenemos los 6 puntos”.

Esta modernización formativa no es sino un eslabón más del ecosistema de cursos y acciones educativas que busca conseguir conductores concienciados y sensibilizados, con conocimientos actualizados y valores de respeto y convivencia que puedan aplicar a sus comportamientos en las vías. ♦



SEGUNDO INFORME EUROPEO DE SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL DE 2024

4 estrellas para la mayoría de nuevos SRI

La segunda oleada del Informe Europeo de Sistemas de Retención Infantil de este año analiza 17 modelos homologados y **sólo uno no es recomendable por la presencia de sustancias nocivas en el tejido.**

• Nuria HERRAIZ

Una vez más la Fundación Racc se hace eco del ranking sobre Sistemas de Retención Infantil (SRI), elaborado por el Automóvil Club de Alemania (ADAC). En este último análisis del año, el Informe Europeo de SRI analiza las características de 17 modelos de sillitas infantiles homologadas según la norma ECE R129/i-Size. Como es habitual, son 4 los criterios que se valoran: seguridad, ergonomía, facilidad de uso y contenido de sustancias nocivas. Sólo uno de los SRI no es recomendable en opinión de

los responsables del estudio, por la presencia de formaldehído en la cobertura. Sin embargo, es precisamente en el apartado de los acabados donde un mayor número de sillitas y bases consiguen la mejor de las consideraciones, ya que 10 de los SRI analizados han obtenido 5 estrellas. Además, en el cómputo final, de los 17 productos estudiados, 12 han obtenido cuatro estrellas (calificación “buena”) y 4 de las sillitas se han quedado con una puntuación “satisfactoria”, con tan sólo 3 estrellas. Es necesario destacar que se han presentado resultados muy dispares en el análisis del criterio de seguridad: 7 SRI

A comprar, con el coche

Para adquirir una sillita adecuada debemos comprobar que esté homologada y que tenga una alta puntuación, pero, además, debe adaptarse a las necesidades particulares de cada familia. Por este motivo, es recomendable acudir a la tienda con el niño y con el vehículo en el que viajará. Allí nos informarán sobre los modelos y nos darán consejo sobre cuál es el que más le conviene al menor.

han conseguido la máxima nota con 5 estrellas (incluido el Graco Snuggly i-Size que no ha aprobado el examen); 5 obtenían 4 estrellas (valoración “buena”), y los otros 5 se quedaban en la clasificación de “satisfactoria”. ♦

Todas las sillitas analizadas

La siguiente tabla resume los resultados de todas las SRI objeto de este informe.

MARCA/MODELO	GRUPO ECE	VALORACIÓN FINAL	SEGURIDAD	FACILIDAD DE USO	ERGONOMÍA	SUSTANCIAS NOCIVAS
HASTA 1 AÑO APROX.						
Thule Maple + Alfí Base	40-75 cm	****	●	●	●	●
Thule Maple	40-75 cm	****	●	●	●	●
Graco Snugglite i-Size	40-75 cm	*	●	●	●	●
HASTA 1,5 AÑOS APROX.						
Doonai + Doonai Isofix Base	40-85 cm	****	●	●	●	●
Besafe Go beyond + Beyond Base	40-87 cm	****	●	●	●	●
Britax Römer Baby-Safe Core	40-83 cm	****	●	●	●	●
Besafe Go Beyond	40-87 cm	****	●	●	●	●
Doonai	40-85 cm	****	●	●	●	●
Britax Römer Baby-Safe Core + Baby-Safe Core Base	40-83 cm	***	●	●	●	●
HASTA 4 AÑOS APROX.						
Nuna Pruu	40-105 cm	****	●	●	●	●
HASTA 12 AÑOS APROX.						
Cosatto All in All Ultra.360 Rotate i-Size	40-150 cm	***	●	●	●	●
ENTRE 1 Y 7 AÑOS APROX.						
Besafe Beyond + Beyond Base	61-125 cm	****	●	●	●	●
ENTRE 1,5 Y 4 AÑOS APROX.						
Britax Römer Evolvafix	76-150 cm	****	●	●	●	●
Britax Römer Versafix	76-150 cm	****	●	●	●	●
Joie i-Bold	76-150 cm	***	●	●	●	●
ENTRE 4 A 12 AÑOS APROX.						
Maxi-Cosi Rodifix R	100-150 cm	****	●	●	●	●
Maxi-Cosi Rodifix M	100-150 cm	***	●	●	●	●
****	****	***	**	*		
MUY BUENA	BUENA	SATISFACTORIA	MÍNIMO ESENCIAL	MALA		

Más información: www.race.es/noticias-y-actualidad/sillas-infantiles

ES MUY ACONSEJABLE COMPROBAR EL DESGASTE DE LAS PIEZAS Y QUE NO SE HA TRUCADO EL CUENTA KILÓMETROS

Las claves para comprar un coche usado

A la hora de adquirir un vehículo de segunda mano, hay multitud de parámetros que se deben controlar y valorar **para no llevarse disgustos a posteriori**.

• **Diego DE LA VEGA**

En España se comercializaron en 2023 dos millones de vehículos de ocasión (VO), según datos de Ganvam (Asociación Nacional de Vendedores y Reparadores de Vehículos). Es un mercado al alza que requiere que tomemos algunas precauciones.

Lo cierto es que comprar un coche de segunda mano puede ser una excelente manera de ahorrar dinero y obtener un vehículo que se adapte a sus necesidades. Sin embargo, este proceso puede ser complejo y requiere atención a numerosos detalles para evitar sorpresas desagradables.

Y es que la edad media de los vehículos de ocasión vendidos el año pasado fue de 11,6 años: el 42% de ellos superaba los 15 años, mientras que el 56% de los dos millones de vehículos analizados tenía una antigüedad de 10 o más años.

CÓMO ELEGIR EL MEJOR. Resulta evidente que la edad aumenta el riesgo de que existan fallos en el vehículo, como daños producidos por accidentes o fallos técnicos previos.

Para detectarlos, hay una serie de pasos que se deben dar para asegurarse de que la unidad elegida es la ideal.

Antes de comenzar la búsqueda, es crucial definir para qué se necesita el coche. Para ello hay que preguntarse algunas cosas como: ¿Qué uso le daremos? (desplazamientos diarios, viajes largos, uso familiar, etc.), ¿cuántos pasajeros se llevarán regularmente? o ¿a qué tipo de terreno y condiciones climáticas se enfrentarán habitualmente?

A continuación, debemos tener claro cuánto estamos en disposición de gastar. Para ello hay que acotar el precio de compra del vehículo y tener en cuenta los gastos adicionales como seguros, impuestos, mantenimiento y posibles reparaciones.

TENER VARIAS OPCIONES. Es hora de empezar la búsqueda y para ello hay diversas fuentes para encontrar ese coche de segunda mano ideal. Lo más sencillo son portales web de compraventa de coches, redes sociales y foros especializados. Después podemos visitar concesionarios de coches usados, don-

EN 2023, SE
VENDIERON
2 MILLONES DE
VEHÍCULOS DE
OCASIÓN.



¿Qué debemos revisar?

Antes de comprar es conveniente realizar una revisión al coche. Estos son los puntos clave.

• NEUMÁTICOS

Profundidad, grietas, desgastes y fecha de fabricación.

• CARROCERÍA

Arañazos, abolladuras, estado de la pintura (si está recién pintado puede ser síntoma de un golpe reciente).

• PUERTAS

Especialmente las bisagras, que no haya soldaduras recientes o que la pintura cambie de tono.

• DIRECCIÓN

Excesiva dureza, ruidos, holguras.

• CINTURONES

Estado de las cintas, anclajes, deslizamiento.

• FRENOS

Dureza del pedal y ruidos.

• LUCES

Si un faro es más nuevo que otro, si son dispositivos homologados, etc.

• CRISTALES

Comprobar si hay fisuras, la unión entre el parabrisas y el techo.



¿Cómo saber si el cuentakilómetros está trucado?

Con la llegada de los cuentakilómetros digitales, es más complicado manipularlos. Pero con un ordenador y el software adecuado, todavía puede conseguirse.

Y es que trucar el odómetro para bajar la cifra de kilómetros realizados resulta una operación muy rentable, ya que aumenta el valor del vehículo.

Para comprobar que el kilometraje del vehículo es el real hay varios métodos. Lo primero que debemos revisar es la documentación. Y uno de los documentos más fiables para comprobarlo es el papel que entregan en la ITV. Ahí no sólo se refleja, sino que se ve -sobre todo si ha pasado varias inspecciones- si existe una correlación lógica entre el tiempo transcurrido y los kilómetros realizados.

Aunque casi lo más fiable es solicitar un informe a la DGT, que ofrece hasta siete diferentes informes a los ciudadanos: reducido, completo, de datos técnicos, de cargas, de vehículos a nombre del interesado, de vehículos sin matricular y de titularidad de vehículos.

Por supuesto, es aconsejable observar ciertos elementos mecánicos del coche, como el motor, que no debería estar ni muy sucio ni muy limpio (esto último puede esconder algún defecto presente o pasado). Además, deberíamos comprobar si hay óxido en ciertas partes y soportes del vehículo, lo que podría sugerir un kilometraje muy superior al indicado.

En el interior, un coche con 20.000 o 30.000 kilómetros en el odómetro no puede tener los asientos desgastados, ni los pedales sin dibujo o el volante descascarillado.

Por eso, es muy recomendable mirar posibles desgastes en piezas que se usan, pisan o tocan habitualmente en la conducción, como esos pedales, la palanca de intermitentes, los mandos de las luces o el pomo de la palanca de cambios, sobre todo si se trata de una caja manual.



Una vez que hayamos seleccionado el coche que queremos comprar, deberíamos solicitar su historial a la DGT e inspeccionarlo con detenimiento tanto por dentro como por fuera.

de podremos ver in situ y en directo los vehículos que más nos gusten.

Es conveniente analizar diferentes modelos que se ajusten a nuestras necesidades y presupuesto. También tenemos que comparar precios para tener una idea clara de cuánto se debería pagar por un coche en buenas condiciones.

Una vez seleccionado el vehículo, hay que solicitar el historial del mismo (se puede comprar en la DGT o en empresas especializadas) y verificar el número de propietarios anteriores o los accidentes reportados entre otros datos.

PRUEBA DE CONDUCCIÓN. Tras haber comprobado todo lo anterior, llega el momento de inspeccionar el coche tanto por fuera como por dentro. En esta labor, no estaría de más contratar a un mecánico profesional para que dé su opinión si no se tiene la suficiente experiencia.

En el exterior hay que buscar signos de óxido, abolladuras y roces y, sobre todo, diferencias de color en alguna pieza de la carrocería, lo que puede indicar un golpe en esa zona y posterior repintado.

En el interior hay que fijarse en el estado de los asientos y el desgaste de los ▶▶

Los 10 turismos de VO más vendidos

Hasta el 30 de septiembre, se habían vendido en España 323.106 turismos de segunda mano (VO). Esta es la lista con el top 10 en este segmento.

1	Volkswagen Golf	47.988
2	Seat Ibiza	43.425
3	Seat León	35.472
4	Renault Megane	31.606
5	Renault Clio	31.297
6	Ford Focus	31.075
7	BMW Serie 3	28.696
8	Opel Corsa	26.446
9	Citroën C3	24.103
10	Audi A3	22.998

Fuente: GANVAM

Las claves para comprar un coche usado

pedales, sobre todo, que indicará con bastante aproximación si el kilometraje es el real.

Tras esto hay que realizar, de forma obligatoria (si el vendedor no está por la labor, deberíamos desconfiar de esa unidad) una prueba de conducción. En ella tenemos que fijarnos en que el motor arranque y responda bien, sobre todo desde bajas revoluciones. También debemos probar los frenos, su eficacia y si se escuchan ruidos extraños. Por supuesto, la dirección debe ser suave y, sobre todo, precisa. Asimismo, la suspensión tiene que ser cómoda y brindar estabilidad en curvas y todo tipo de superficies.

COMPRA Y TRANSFERENCIA. Si se ha encontrado algún defecto, es un buen motivo para pedir un descuento (tratando de no ofender al vendedor, eso sí).

Tras esto, es hora de preparar los documentos, el permiso de circulación, la ficha técnica (donde figure la ITV realizada), los carnés de identidad de ven-



Por ley, la garantía mínima es de un año, pero el vendedor puede ampliarla a dos.

dedor y comprador y el contrato de compraventa.

Con todos estos documentos, podemos optar o por recurrir a una gestoría (en este caso se encargan de realizar el contrato) o por acudir a una jefatura provincial de tráfico.

Y, antes de comenzar a circular con nuestro vehículo, no debemos olvidar la contratación de un seguro.

UNA PRUEBA DE CONDUCCIÓN ES FUNDAMENTAL PARA DECIDIR SI COMPRAMOS UN COCHE O NO.

IMPORTANTE, LA GARANTÍA. Por ley, la garantía mínima es de un año. Por eso, es muy valorable si nos incluyen con la compra una ampliación a dos. Y,

además, tenemos que asegurarnos sobre quién ofrece esa garantía, si es la propia marca porque el vehículo todavía tenga pocos años, y qué elementos están cubiertos.

Las mejores garantías cubren elementos importantes como el motor y la caja de cambios, por lo que podemos ahorrar mucho dinero si en este periodo hay que realizar una reparación de cualquiera de estos elementos. ♦

Consejos policiales para evitar estafas

La Policía Nacional ha publicado en diversas ocasiones en redes sociales unos consejos para evitar que nos estafen cuando vamos a comprar un coche usado. Y son los siguientes:

- **Desconfiar de unos precios demasiado bajos.** Lo mejor es fijarse en algún precio medio para un mismo modelo, del mismo año y con kilómetros similares.
- **No adelantar dinero.** Sobre todo, por internet, y aunque sea una pequeña cantidad a modo de señal, como 200 o 300 euros. Eso es lo que estafarán, porque luego desaparecerán con nuestro dinero.
- **Verificar la identidad del vendedor.** No vale con recibir el DNI. Puede ser falso. Y tampoco se debe enviar nunca por internet o por WhatsApp ningún tipo de documento personal, como el carné de identidad o permiso de conducir.
- **Comprobar antecedentes del vehículo y cargas,** solicitando la matrícula al vendedor para, a continuación, pedir un informe a la DGT o a otras empresas privadas.



EN UN PAR DE AÑOS SE HARÁ DIGITAL

CoC, un certificado en evolución

Para que un vehículo pueda circular y ser matriculado en Europa requiere de una ficha técnica cuyos formatos y datos varían de un país a otro. Pero, ¿de dónde se obtiene la información para elaborar esas fichas? **Es hora de conocer mejor el Certificado de Conformidad (CoC) que nos facilita el fabricante.**

• Silvia FERNÁNDEZ

¿Y si el coche no es europeo?

El certificado de conformidad (CoC) es un documento emitido por el fabricante que certifica que un vehículo concreto cumple con los estándares marcados por la Unión Europea tanto en materia de seguridad como medioambientales y, por lo tanto, puede circular por sus carreteras. Hasta llegar a este documento, el fabricante debe recorrer un complejo camino.

UN PROCESO LARGO.

Los vehículos que quieran matricularse en Europa deben superar un proceso de homologación europeo. Este ciclo comienza con el fabricante diseñando un vehí-

Obviamente, no todos los vehículos del mundo se homologan bajo estándares europeos. Por eso si se adquiere un vehículo importado de otro país, como por ejemplo EE.UU. o China, es posible que no posea contraseña de homologación europea ni, por supuesto, CoC. Por ello a ese tipo de vehículos en España se les exige una ficha técnica nacional tipo A, que es expedida por una estación ITV y que supone un proceso de homologación propio que puede resultar costoso.

culo y fabricándolo en una línea de montaje. Cuando se considera que el nuevo diseño está maduro, el fabricante acude al Ministerio de Industria de un país europeo para que la autoridad nacio-

cional de homologación realice todas las pruebas recogidas en el Reglamento de la Unión Europea 2018/858. Tras realizar estos test, si el resultado final es positivo, se dota a ese vehículo de una contraseña de homologación. Esta contraseña no sólo significa que el vehículo cumple la normativa europea sino que muestra también quién lo ha homologado, bajo qué normativa y cuándo.

EL USO DEL COC. Una vez que se ha homologado el vehículo, el fabricante ya puede confeccionar el CoC. El CoC es un documento extenso que recoge muchísimas características del vehículo, muchas más de las que finalmente se emplean para realizar la ficha técnica nacional que permite matricular a un vehículo en un país europeo. Para hacer esa ficha los representantes del fabricante en cada estado miembro de la UE extraen del CoC los datos necesarios y los adaptan a la normativa nacional. Eso sí, aunque algunos de

A partir de 2026, en formato digital

Más de 20 estados de la UE están actualmente ocupados en la implementación de un nuevo modelo de intercambio de CoC en versión electrónica (eCoC). Esta es la normativa que ampara este cambio.

• **Reglamento (UE) 2018/858:** esta revisión de la Directiva 2007/46/CE establece que, a partir de 2026, será obligatorio el uso de certificados electrónicos (eCoC) dejando los de papel como una excepción. Además, crea la figura del IVI (Información Inicial del Vehículo) para facilitar el intercambio de datos en Europa.

• **Reglamento (UE) 2021/133:** establece que los fabricantes facilitarán a la autoridad de homologación tipo una versión electrónica de los certificados de conformidad. Por su parte, la autoridad de homologación utilizará el sistema EUCARIS (ya presente en la UE para compartir otro tipo de información de los vehículos, como su matriculación y los datos de los permisos de conducir) como medio de intercambio de los datos del CoC.

los datos que se exigen en las fichas técnicas de países como España o Francia puedan variar, existe un grupo, regulados por normativa, que son obligatorios en todos. ♦

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



Noticias, entrevistas, reportajes en profundidad...



Información gratuita



Tu revista en versión interactiva y PDF



Desde cualquier dispositivo y lugar



GOBIERNO DE ESPAÑA

MINISTERIO DEL INTERIOR





Entra y suscríbete a nuestra newsletter

Serás el primero en acceder a suplementos y monográficos.
Recibirás un aviso con el lanzamiento de cada nuevo número y sus novedades.
¿A qué esperas?

Además, en www.dgt.es/comunicacion/noticias/ encontrarás todas las noticias actualizadas para estar siempre al día.

Y si quieres la revista en papel...

Te la enviamos a casa de forma gratuita. Envía tus datos de contacto y autorización para su uso a la dirección revistaDGT@dgt.es.

revista.dgt.es/es



ENTREVISTA

Isabel Muñoz

PREMIO NACIONAL DE FOTOGRAFÍA 2016



“El teléfono móvil y el cansancio son los grandes peligros de la carretera”

Es la única fotógrafa, junto a Cristina García Rodero, que ha ingresado en la Real Academia de Bellas Artes. Isabel Muñoz (Barcelona, 1951) ha recorrido el mundo buscando la mejor fotografía. Ningún tema le es ajeno. Le gusta decir que es una contadora de historias. Y lo es de una manera casi renacentista. Lo mismo aprende a bucear para narrar los peligros del océano que se va a un yacimiento al interior de Turquía para entender el origen del ser humano. De esto último trata su última exposición, 'Una nueva historia', en el Museo Nacional de Antropología.

• P. ORTEGA

Fotos: Alberto ESPADA

Iba para matemática, pero la fotografía pudo más que las ciencias exactas. Isabel Muñoz compró su primera cámara con los ahorros de su hucha infantil. Esto fue a los 13 años. Ahora, seis décadas más tarde, no recuerda, por elevado, el número de máquinas que han acariciado sus manos. Dice que la fotografía es su vida. Tiene en su haber el Premio Nacional de Fotografía, el PhotoEspaña, dos World Press Photo... y sigue.

¿Cuáles son sus hábitos de movilidad?

¿Conduce? ¿Tiene coche? ¿Lo usa?

Cuando cumplí los 18 años, lo primero que hice fue sacarme el carné de conducir. Voy a hacer 73 años y uso bastante el coche, pero la verdad es que me encanta usar el transporte público, que en Madrid es magnífico. Creo que tengo una relación razonablemente buena con el coche.

¿Le gusta conducir si los viajes son largos?

Viajo mucho en avión y tren, pero cuando hago viajes largos por carretera, suelo conducir yo. No tengo pereza. Me gusta ir tranquila, a mi ritmo. Es cierto que el coche te da la seguridad de llegar a cualquier sitio en cualquier momento... y sabes el tiempo aproximado que vas a tardar.

¿Alguna mala experiencia en la carretera?

Sí, tuve un accidente que me dejó bastante marcada. Quizá por eso, soy más consciente del peligro de la carretera y voy con mucho cuidado. Sobre todo ahora, que tenemos que convivir con las bicicletas y los patinetes.

¿Imagina posibles fotografías mientras conduce?

Claro. Yo hago muchas fotos sin cámara y también cuando conduzco se me ocurren cosas, pero procuro ir atenta a lo que ocurre a mi alrededor.

¿Cuáles son, en su opinión, los grandes peligros de la carretera?

Sin duda, el teléfono móvil y el cansancio. Es un instante y no es una broma. Pones en peligro tu vida y la de los demás. Un día observé que muchos peatones cruzan los pasos de cebra mirando el teléfono. Otra cosa es el cansancio, porque siempre piensas que vas a poder con él. Yo misma lo he experimentado. En una ocasión, volviendo de Ávila, se me cerraron los ojos y menos mal que mi ayudante agarró el volante. Fue un instante. Así que, cuando surge la sensación de sueño, hay que parar, descansar y luego proseguir la marcha.

¿Recuerda algún viaje bonito por carretera?

Claro. Me viene a la cabeza mi primer viaje de novios. El destino era Altea y fue maravilloso, con esos paisajes de acantilados, con esos pinos ▶▶

Isabel Muñoz

► del Mediterráneo... Otro viaje bonito fue atravesando Irán, por esas estepas desérticas. Ahora hay muchas autovías, vamos muy rápido y no vemos ciertos paisajes.

¿Qué es la fotografía para usted?

Es prácticamente todo. Es mi vida. Mi vida son la fotografía y mis afectos.

¿En qué momento da por buena una fotografía?

Nunca estoy contenta con lo que hago, porque pienso que puede haber una mejora. Me gusta salir de mi zona de confort y crear cosas nuevas. Pero cuando ya cuelgas una fotografía, ya deja de ser mía. En el momento que compartes la imagen, ya no es tuya. Es como un libro.

Ha recorrido el mundo entero en busca de las mejores fotos...

Sí. Muchas veces, los temas que yo he ido buscando están lejos. Creo en la magia de los espacios, porque me ayudan a hacer lo que quiero hacer. Por otro lado, no puedo fotografiar nada que no ame. Del país en el que estoy tengo que estar enamorada, aunque trate el dolor más profundo, porque la fotografía es un acto de amor.

Ha plasmado sus imágenes en deportes inéditos: cristal, seda, piedra, corales muertos, etc.

Si no creas, acabas muerto, desembocas en el autoplagio. Me gusta investigar y busco distintas formas de contar. He estudiado muchas técnicas y he inventado alguna. Ahora, al hacer mi último trabajo de arqueología, pensé que los autores de los tótems dejaron en ellos su parte espiritual. Y a mí me gustaría trasladar con mis fotos esa magia y esa buena energía.

Ha tratado temas sociales, antropológicos, culturales...

En realidad, somos contadores de historias que necesitamos compartir. Yo creo en el poder de la palabra. Y creo en el poder de la comunicación como motor del cambio. Lo he comprobado.

Otro tema es el del medio ambiente.

Me preocupa mucho el cambio climático, quizá porque soy mediterránea y me emociona el mar. El mar nos los da todo, no nos pide nada a cambio y no lo estamos tratando bien. Me interesa acercar la naturaleza al ser humano. No se puede defender lo que no amas. A través del arte y la luz, podemos contar muchas cosas.



He tenido la oportunidad en los últimos años de adentrarme en las reservas marinas. La de Tabarca es una de las primeras de España y, después de 35 años, las praderas de posidonia tienen dos metros de altura. Todavía estamos a tiempo de hacer algo. La pandemia nos lo demostró.

“AHORA SOY MÁS CONSCIENTE DEL PELIGRO DE LA CARRETERA”.

“CUANDO SURGE LA SENSACIÓN DE SUEÑO, HAY QUE PARAR Y DESCANSAR”.

Ha trabajado en países con muchos problemas sociales...

Sí, son países con luces y sombras. Pero nosotros también estamos compuestos de luz y oscuridad. Es cierto que el dolor ajeno y la impunidad te revuelven, pero al lado siempre hay un niño o una comunidad que sonrío. Por eso, procuro hablar de la oscuridad a través de la luz, del arte y de la belleza. Y cuando encuentras esa luz, es impresionante.

¿Sería capaz de elegir una fotografía entre todas las que ha hecho?

Imposible. Cada imagen tiene su emoción. Lo que más peso tiene son nuestros afectos y si no es así, mal asunto.

¿Cuántas cámaras han pasado por sus manos?

Muchísimas. No soy nada fetichista, pero sí creo en el poder de las cámaras. Me encanta acariciarlas y cada una sirve para un propósito.

En caso de no ser fotógrafa, ¿qué le hubiera gustado ser?

Hubiera sido matemática. Estuve dudando en hacer Exactas, porque esta ciencia tiene una parte creativa y una parte espacial que me interesa. La gente piensa en matemáticas y en números, pero hay una parte bonita que no se ve.

¿Cuándo supo que quería dedicarse a la fotografía?

Creo que a los 13 años. Entonces reuní mis ahorros para comprar mi primera cámara. Y descubrí que estaba haciendo fotos sin cámara desde mucho antes. Me inventaba historias con imágenes. No siempre tienes que llevar una cámara para hacer fotos. Curiosamente, fui mala estudiante hasta ese momento. Después, descubrí el placer del conocimiento. En el colegio tampoco tenía un comportamiento muy allá. Era un poco rebelde.

Ya ha tenido todo tipo de reconocimientos públicos.

Me considero una privilegiada, porque me ha tocado a mí, pero hay gente muy buena con menos suerte. Esos reconocimientos nos ayudan a seguir. Son como un aliciente, porque la vida es una lucha.

¿Qué consejos trasladaría a los jóvenes que quieran ser fotógrafos?

Vivimos una revolución en este campo. No me atrevo a dar consejos. La fotografía como profesión está complicada. Antes podías hacer publicidad, tenías la prensa, las tiendas pequeñas, bodas, bautizos... Pero todo eso ha cambiado. Sí te puedes dedicar al cine, al vídeo, al arte..., pero no es fácil. Y dicho esto, no hay que dejar la fotografía, aunque es conveniente tener un trabajo para vivir hasta que se pueda vivir de esto.

¿Cree que la fotografía necesita apoyo público?

Sí. Hay que apoyar a la gente joven, porque tenemos fotógrafos magníficos y creativos... Vivimos en la época de la imagen. Todo es fotografía. Y cada vez más. Hay ganas, pero ¿cómo apoyar a los que quieren vivir de esto? Habría que generar espacios de creación. Y trasladar la idea de que el arte es lo que queda para el futuro. Y hay que apoyarlo. ♦



LÍMITES MÁS ESTRINGENTES A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 2025

Nuevos niveles de CO₂ para los coches

De aquí a 2035, las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) de los coches nuevos deben ir bajando de manera progresiva. A partir de ese año **las marcas sólo podrán vender coches con tecnología 100% eléctrica**. La siguiente etapa de este proceso comenzará el 1 de enero de 2025, fecha en la que entran en vigor nuevos límites.

Los fabricantes de automóviles en Europa tienen ante sí un gran desafío de cara a 2025. Desde el 1 de enero las marcas deberán empezar a vender sus coches nuevos con unos objetivos de emisiones de CO₂ más estrictos que los actuales. Recordemos que la reducción de emisiones prevista según la Unión Europea se centra en estos tramos: 2020-2024, 2025-2029 y 2030-2035. Por tanto, el año que viene entramos en la segunda fase donde las emisiones medias por kilómetro de todos los modelos vendidos por un grupo automovilístico no deben pasar de 93,6 gr/km de CO₂ (actualmente el límite está en 116 gramos de dióxido

de carbono por kilómetro). Esto supone una reducción de un 15% respecto al 31 de diciembre de 2024. Entre 2030 y 2035 el nuevo límite que se establecerá será de 49,5 gr/km de CO₂ para turismos y furgonetas. A partir del 1 de enero de 2035 ya no se podrán vender coches y furgonetas que emitan dióxido de carbono. La Unión Europea mirará las emisiones medias de los coches que cada marca

venda en el viejo continente y, si no han cumplido con el límite impuesto, serán sancionadas y tendrán que pagar una multa por cada gramo de CO₂ que excedan. El que supere la media pagará 95 euros por gramo que se pase y por coche vendido. La Comisión Europea prevé que se haga una revisión en 2026 o 2027 para ver cómo avanza el proceso.

En este sentido hay que señalar que en 2021, cuando los fabricantes de automóviles tuvieron que enfrentarse al límite actual de 116 gramos de CO₂ por kilómetro, casi todas las marcas cumplieron con el objetivo, pero aun así tuvieron que afrontar el pago de un total de 550 millones de euros. ▶▶



Nuevos niveles de CO₂ para los coches

► El objetivo de la Unión Europea es reducir la huella de carbono del transporte y acelerar la electrificación del mercado, algo que no está acompañando en los últimos meses, donde existe un estancamiento de las ventas de vehículos eléctricos nuevos.

No se venden eléctricos

Faltan condiciones cruciales para alcanzar el impulso necesario en la producción y adopción de vehículos de cero emisiones: infraestructuras de recarga y de reabastecimiento de hidrógeno, así como un entorno de fabricación competitivo, energía verde asequible, incentivos fiscales y de compra, y un suministro seguro de materias primas, hidrógeno y baterías, comentan desde la Asociación de Constructores Europeos de Automóviles, ACEA. Añaden que el crecimiento económico, la aceptación de los consumidores y la confianza en las infraestructuras tampoco se han desarrollado lo suficiente.

Como resultado, la transición a cero emisiones sigue siendo un gran desafío, por lo que aumentan las preocupaciones sobre el cumplimiento de los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para automóviles y furgonetas en 2025.

Como expresó Mario Draghi, expresidente del Banco Central Europeo y ex primer ministro de Italia, en su Informe sobre competitividad, *“el sector del automóvil es un ejemplo clave de la falta de planificación de la UE, que aplica una política climática sin una política industrial. Esta ambiciosa transición no puede ser realizada por la industria sola en ningún lugar del mundo, y menos aún en ausencia de medidas políticas coherentes para mantener la competitividad del sector del automóvil y facilitar la adopción de vehículos de cero emisiones en la UE”*. Está claro que la transición debe hacerse más manejable.

Carrera contrarreloj

En este sentido, una revisión sustancial y holística de la regulación del CO₂ sería crucial para evaluar el progreso en el mundo real en relación con el nivel de ambición y tomar las medidas adecuadas, pero parece que por el momento no hay marcha atrás y los límites son inamovibles... ¿O no?

VOCES A FAVOR Y EN CONTRA

La agrupación de fabricantes ACEA, con su presidente Luca de Meo a la cabeza (CEO también del Grupo Renault), así como otras marcas como BMW, han mostrado su rechazo a los nuevos límites de CO₂ y han solicitado que se revise esta normativa, ya que consideran que el sector no está preparado y que deberá afrontar sanciones superiores a los 15.000 millones de euros.

En la otra cara, Stellantis, por ejemplo, no quiere ni oír hablar de retrasos. Tiene plena confianza en que lograrán el objetivo impuesto. Señalan que están dispuestos a dar prioridad a la producción de vehículos 100% eléctricos, y por tanto reducir la producción de sus modelos con motor de combustión para equilibrar la balanza, con el fin de cumplir con los objetivos de emisiones impuestos por Bruselas y evitar las multas millonarias que se derivarían de este incumplimiento.

La patronal del sector de la distribución de vehículos en España, Ganvam, ha señalado que está plenamente comprometida con la transición al vehículo cero emisiones, aunque discrepa con las condiciones establecidas por la Unión Europea.

Fernando Miguélez, director general en Ganvam, comenta que *“si las nuevas medidas adoptadas por la UE no van a garantizar un crecimiento económico de Europa y van a perjudicar a los ciudadanos, habrá que replantearlas porque la industria europea está en riesgo. A nivel de competitividad lo tenemos difícil”*.

“Para que el mercado se active en ventas de modelos electrificados (eléctricos e híbridos enchufables) hacen falta incentivos”, aclara Miguélez. *“Se ha comprobado en Europa que aquellos países que los han retirado han visto caer las matriculaciones. Esta transición al coche eléctrico no está siendo acompañada por el mercado. La industria hace un esfuerzo con precios más asequibles, pero sin estímulos va a ser más difícil”*.

“A este ritmo, -señala el directivo de Ganvam- en 2030 sólo el 30% de los coches serán EV (eléctrico) y PHEV (enchufable). Ahora en España, unos 7 millones de coches sin etiqueta tendrán que dejar de circular en los municipios de más de 50.000 habitantes. ¿Qué van a hacer sus propietarios con ellos? Hacen falta buenos y efectivos planes de achataamiento, con una fiscalidad favorable, que incluyan por ejemplo la compra de coches usados o de modelos más eficientes sin reducirse sólo a eléctricos puros. Será la manera de activar el mercado de coches eléctricos”.

Los grandes grupos automovilísticos corren contrarreloj para poder cumplir con estos nuevos objetivos de emisiones. Hay que “deshacerse” de los modelos térmicos para centrarse en los electrificados y



sobre todo en los modelos 100% eléctricos, que son los que más ayudan a bajar los niveles de CO₂.

La cuestión es si van a llegar la mayoría de las marcas con los deberes hechos. Félix García, responsable de Comunicación de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles (ANFAC), cree que todo dependerá de si se impulsan las ventas de vehículos con enchufe que, ahora mismo, no atraviesan su mejor momento. España apenas está en el 5% de cuota de venta de eléctricos, que llega hasta el 11% si sumamos los híbridos enchufables. En Italia, Francia y Alemania también han caído o se han ralentizado sus ventas. Con este desalentador panorama, es muy probable que haya penalizaciones.

Así, algunos fabricantes europeos han pedido ante Bruselas retrasar el endurecimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, ya que la norma obliga a vender entre un 20% y un 25% de coches 100% eléctricos del total de sus matriculaciones.

“Las ventas de eléctricos -añade Félix García- son tan importantes porque contabilizan como cero emisiones a la hora de hacer la media de las emisiones de un fabricante. Si el fabricante no quiere pagar multas, ha de vender eléctricos. El problema es si el mercado no demanda esos eléctricos. De





ahí que desde ANFAC insistamos en la necesidad de unas ayudas directas a la compra y de beneficios fiscales para las empresas que los compren”.

Hoy en día, la tecnología de los vehículos y la disponibilidad de los de cero emisiones no son cuellos de botella, concretan desde ACEA. Los fabricantes están cumpliendo, pero lamentablemente los demás elementos necesarios para este cambio sistémico no están en su lugar.

Cómo nos afecta

Sobre si el cumplimiento o no de los nuevos límites de CO₂ por parte de los fabricantes podría llegar a afectar a nuestro bolsillo, desde ANFAC señalan que “todo dependerá de si se pagan las multas o no. Lo importante es que crezcan y se aceleren las ventas de coches eléctricos. Se calcula que Europa debería acabar en torno al 22% de cuota de eléctricos en 2025 para evitar las multas y estamos en torno al 14-15% y vemos que en los últimos años no hemos crecido un 7% en un solo año”.

Ante esta situación, las marcas tienen tres vías para actuar: uno, pagar las multas; dos, dejar de fabricar y de vender ve-

hículos de combustión para evitar dichas multas, y hablamos de más de 2 millones de coches; o tres, impulsar en toda Europa la venta de 500.000 coches eléctricos que, si se ayudan con 6.000 euros públicos de subvención cada uno, tendría un coste de 3.000 millones.

SÓLO EL 5% DE LOS COCHES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA SON ELÉCTRICOS.

Es probable que durante esta última etapa de 2024 las marcas se lancen a promocionar con ofertas y descuentos modelos a los que deberían dar salida porque no ayudarían a conseguir esa media de 93,6 gr/km de CO₂. Los nuevos mode-

los eléctricos que están llegando al mercado (hablamos de modelos pequeños del segmento A y B) ya presumen de precios por debajo de los 25.000 euros, con el fin de incentivar al usuario medio (no sólo a los de mayor poder adquisitivo) a adentrarse en el mundo de los cero emisiones, aunque todavía queda

mucho por hacer, como son más ayudas directas y más puntos de recarga, y de recarga rápida. ♦



UNA ESTRATEGIA Y TRES EJES

Desde Faconauto, la asociación que agrupa a los concesionarios españoles, consideran poco probable que la UE retrase su implementación. Explican que esto “traerá consigo que muchas marcas sólo puedan cumplir reduciendo producción, o sea, un desastre desde el punto de vista industrial. Al respecto, hemos pedido adelantar la revisión de la normativa de objetivos de emisiones de CO₂ a 2025. Actualmente, la revisión está prevista para 2026 y 2027, afectando a turismos, furgonetas y vehículos pesados, respectivamente. Este adelanto creemos que es crucial para analizar las condiciones del mercado y establecer un calendario más realista y acorde con la situación actual y las previsiones futuras”.

La pregunta es si España y la Unión Europea están preparadas para asumir este reto. Para Faconauto, “a nivel europeo, varios fabricantes han logrado reducir sus emisiones gracias a una oferta cada vez mayor de eléctricos. Sin embargo, en mercados como el español, donde la demanda de VE sigue siendo baja, el panorama es diferente. Si no se produce un incremento sustancial en la venta de estos vehículos en los próximos años, algunos fabricantes tendrán dificultades para cumplir con los objetivos de emisiones. Esto obligará a la industria de la UE a reducir considerablemente su producción, lo que pondría en riesgo millones de empleos, afectaría a los consumidores y tendría un impacto negativo en la competitividad y la estabilidad económica de la región”.

Por todo esto, Faconauto reclama implementar una “estrategia sólida” basada en los tres ejes:

- **Incentivos económicos accesibles y rápidos.** Los programas de ayuda como el Plan Moves necesitan optimizar su disponibilidad para que las subvenciones de hasta 7.000 euros puedan recibirse al momento de la compra. Esto aliviaría la carga financiera inicial para los consumidores y fomentaría la adquisición de modelos eléctricos.

- **Ampliación de la infraestructura de carga.** La falta de puntos de carga accesibles sigue siendo una barrera. Se requiere una aplicación única que incluya un mapa actualizado y fácil de usar donde se ubiquen todos los puntos de recarga disponibles, junto con opciones de pago con tarjeta. Esto facilitaría la vida a los usuarios y aumentaría la confianza en el uso de vehículos eléctricos.

- **Medidas fiscales.** La fiscalidad es una herramienta potente de apoyo. Además de la deducción del 15% en el IRPF para particulares, solicitamos que se extiendan bonificaciones en el Impuesto de Sociedades para las empresas, que son grandes compradoras de flotas y tienen un efecto tractor sobre el mercado.

Hyundai Bayon 1.0 T-GDi 100 48V

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 22.405 €



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



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

La opinión de

Autofácil

Este SUV, con nuevo diseño y creado sobre la Plataforma del i20, se comercializa en dos versiones: un motor 1.2 de 80 CV y un 1.0 T-GDi con hibridación ligera que desarrolla 100 CV (esta es la versión más recomendable). Su interior es de aspecto moderno, con una gran pantalla central desde la que se manejan muchas de sus funciones. Pero también mantiene varios mandos físicos, por ejemplo, para el climatizador, algo muy de agradecer. Es un coche amplio para

su tamaño (dos personas van cómodas atrás). En marcha, tiene una respuesta grata y voluntariosa desde bajas revoluciones, por lo que es muy agradable para moverse por ciudad y alrededores, con unas medias de consumo de unos 6 l/100 km reales. Eso sí, no nos termina de convencer el clásico sonido de los motores tricilíndricos y alguna ligera vibración. Está con cambio manual o automático (más recomendable para la ciudad). En cuanto al chasis, apuesta por la comodidad, con un comportamiento seguro y noble.

www.hyundai.es

MOTOR: Gasolina, hibridación ligera, 100 CV.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: Climatizador, cuatro elevavinas eléctricos, conexión USB y Bluetooth, control de velocidad, sensor de aparcamiento trasero... Entre otros.

DIMENSIONES: Longitud 4,18 m. • Ancho 1,77 m. • Alto 1,50 m.

MALETERO: 411 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 5,2 l/100 km.

LO MEJOR



- Suavidad de marcha
- Acabados y equipamiento
- Autonomía eléctrica

LO PEOR



- Peso elevado
- Maletero más pequeño
- Depósito pequeño

Cupra Terramar

La opinión de

Motor16

Este SUV de tamaño medio destaca por su diseño, que sigue las líneas del renovado Formentor o el eléctrico Tavascan. Pero brilla por su sistema de iluminación avanzado, equipado con el sistema CUPRA Matrix LED Ultra. Ofrece una completa gama de alternativas de propulsión muy eficientes, con motores TSI (gasolina), eTSI (mild hybrid) y los híbridos enchufables de última generación e-HYBRID con más de 100 km de autonomía eléctrica. Las potencias varían entre 150 y 272 CV, de este modo se adapta a diferentes preferencias y estilos de conducción. En el caso del híbrido enchufable con 272 caballos, brilla por su suavidad de marcha cuando circulamos en eléctrico y por su empuje y carácter si necesitamos prestaciones. Y siempre, por un elevado confort. El interior ha sido diseñado enfocado en la sostenibilidad y la tecnología de vanguardia. La digitalización se aprecia en una nueva interfaz integrada en el Digital Cockpit y una pantalla para el sistema de infoentretenimiento de 12,9 pulgadas. Conectividad con dispositivos móviles, navegación intuitiva y funciones avanzadas hacen que cada viaje sea más cómodo y eficiente.

www.cupraofficial.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 54.710 €

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



Estética:	9
Acabado:	9
Habitabilidad:	9
Maletero:	7
Confort:	9
Potencia:	9
Cambio:	9
Aceleración:	8
Consumo:	7
Nota media:	8,4
Estabilidad:	9
Suspensión:	8
Frenos:	9
Luces:	10
Media seguridad:	9

MOTOR: Motor gasolina 177 CV (130 kW) de potencia. Motor eléctrico 116 CV (85 kW).

CARBURANTE: Gasolina y electricidad.

EQUIPAMIENTO: 8 airbags, alerta de cambio involuntario de carril, de tráfico

trasero, de fatiga del conductor, asistente de cambio involuntario de carril, ayuda de aparcamiento delantera y trasera, frenado automático de emergencia, pantalla táctil de 14,5 pulgadas, cámara 360, faros matrix LED, asientos Isofix..., entre otras opciones.

DIMENSIONES: • Longitud 4,51 m. • Ancho 1,86 m. • Alto 1,58 m.

MALETERO: 400 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 0,5 l/100 km, 17,7 kWh/100 km.

AUTONOMÍA ELÉCTRICA: 118 km.

Volkswagen Tiguan 1.5 eTSI DSG/7

LO MEJOR

- Motor 1.5 eTSI sobresaliente
- Habitabilidad y adaptabilidad del habitáculo
- Calidad de acabados

LO PEOR

- Elevado contraste de faros MatrixIQ Light
- Precio algo elevado
- Sistema de cambio de carril algo intrusivo

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 41.135 €

EMISIONES DE CO₂:

109 g/km

IMP. MATRIC.: 0%



Estética:	8,5
Acabado:	8,5
Habitabilidad:	8,5
Maletero:	9
Confort:	8,5
Potencia:	8
Cambio:	8,5
Aceleración:	8
Consumo:	8,5
Nota media:	8,4
Estabilidad:	9
Suspensión:	8
Frenos:	8
Luces:	7,5
Media seguridad:	8,4

La opinión de autopista

El nuevo 1.5 eTSI de 150 CV es el motor revelación en el mercado, renovado y con un sistema de electrificación de mayor complejidad que le permite rendir más y consumir menos. Es, por sí solo, el principal factor para interesarse por este VW Tiguan. Dispone de todo lo que necesita un usuario medio: etiqueta ECO, agrado de uso, solvencia mecánica para viajar cargado y, sobre todo, consumos realmente bajos en cualquier circunstancia. El motor cuenta con numerosas herramientas para lograrlo:

una unidad eléctrica de 19 CV intercalada entre el motor térmico y la caja de cambios DSG que aporta mucho par en las recuperaciones; un sistema de desconexión de cilindros, un turbo de geometría variable y un largo etcétera de detalles técnicos que lo convierten en una verdadera referencia.

El nuevo sistema multimedia es potente, intuitivo y más fácil de usar. Una estética más cuidada y materiales de primera línea también le elevan de categoría. Además, sigue siendo polivalente y espacioso pero también preciso y seguro en su conducción.

www.volkswagen.es/es

MOTOR: De 4 cilindros, 1.498 cm³

CARBURANTE: Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO: Alerta de cambio involuntario de carril, alerta por fatiga del conductor, asistente de frenada de emergencia, ayuda de aparcamiento delantero y trasero, sistema Car2X de comunicación entre vehículos, detector de ángulo ciego, faros Led Plus, levas en el volante, reconocimiento de señales de tráfico, climatizador, cuadro de relojes digital, multimedia de 12,9 pulgadas o llantas de aleación.

DIMENSIONES: Longitud 4,53 m. • Ancho 1,84 m. • Alto 1,68 m.

MALETERO: 652 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 6,5 l/100 km.

Yamaha MT-09 Y-AMT

La opinión de SOLOMOTO

Nace una tercera versión de esta Yamaha, en la que se unen el poderío del motor tricilíndrico de 119 CV -también en versión A2 con 35 kW- con la facilidad de pilotar una moto que no tiene ni maneta de embrague ni palanca de cambio al pie. Es la misma MT-09 2024 que ya se vende pero con un embrague y un cambio de marchas accionados por 2 motores eléctricos y gestionados por un sofisticado software de control. Así es posible pilotarla de manera totalmente automática, sólo dando gas y frenando, como en un escúter, o bien de manera semiautomática, cambiando de marchas con el dedo índice con un gatillo en el puño izquierdo. Es la opción perfecta para los conductores que les gustan las motos, pero que siempre han odiado el cambio de marchas al pie. Es ligera, muy potente, con mucha electrónica de seguridad para evitar caídas y, al mismo tiempo, muy fácil de llevar, sin la complicación del cambio de marchas de una moto y con un consumo muy bajo de 5 l/100 km. Es una *naked* deportiva ideal, sobre todo, para carreteras de curvas o como moto para ir al trabajo. Toda una revolución que se extenderá a más modelos.

www.yamaha-motor.eu

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 11.799 €



EMISIONES DE CO₂:

116 g/km

IMP. MATRIC.: 0%

LO PEOR

- Precio elevado
- Nula protección en autopista

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

MOTOR: 4 tiempos y 3 cilindros.

• **Cilindrada:** 890 cc.

• **Diámetro:** 78 x 62,1 mm.

• **Arranque:** Eléctrico.

• **Encendido:** Electrónico digital.

• **Depósito:** 14 litros.

TRANSMISIÓN: Por cadena sellada.

FRENOS: Doble disco delantero y disco trasero, con ABS sensible a la inclinación.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla invertida; trasera, un monoamortiguador central.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 120/70x17"; trasero, 180/55x17".

DIMENSIONES:

• **Longitud:** 2.090 mm.

• **Altura asiento:** 825 mm.

• **Peso:** 196 kg.

El coche autónomo y conectado llega a Vigo

Dos prototipos sin conductor, equipados con cámaras y sensores y conectados a la plataforma DGT 3.0, recorrieron el pasado 13 de noviembre un tramo de la Gran Vía de la ciudad viguesa. El objetivo de la prueba era examinar una nueva tecnología CCAM (siglas en inglés de Movilidad Cooperativa, Conectada y Automatizada) en situaciones reales de tráfico para mejorar la fluidez y aumentar la seguridad

vial en entornos urbanos complejos. La iniciativa forma parte del proyecto europeo IN2CCAM, de la que forman parte otras cinco ciudades: Tampere (Finlandia), Trikala (Grecia), Turín (Italia), Bari (Italia) y Cuadrilátero (Portugal). Ya se han realizado pruebas similares a las de Vigo en las tres primeras, mientras que en las dos últimas tendrán lugar el próximo año 2025.



Examen a los ADAS nivel 2

Euro NCAP ha analizado cinco nuevos coches con asistentes a la conducción de nivel 2: el BMW i5, el Mercedes-Benz Clase C, el Volkswagen ID.7, el Volvo EC40 y el BYD Atto3. Este último no ha conseguido la calificación de apto, mientras que los dos primeros han sido considerados "muy buenos". Los modelos de Volkswagen y Volvo se han catalogado como "buenos".



ZBE: más restricciones

A partir del 1 de enero de 2025, las ciudades estrenan nuevas restricciones para aquellos vehículos que carezcan de etiqueta medioambiental. Según se establece en la Ley de Transición Energética y Cambio Climático, estos no podrán acceder a las ZBE (Zona de Bajas Emisiones) en vigor, incluidos los de residentes, con la excepción de vehículos históricos, de emergencias y de las fuerzas armadas o vehículos para el traslado de personas con movilidad reducida con tarjeta de estacionamiento.



DANA EN VALENCIA Más de 400 talleres afectados

La empresa Solera, experta en el ciclo de vida del automóvil, ha puesto cifras a las pérdidas que ha ocasionado la DANA en Valencia. Según sus datos, se han visto afectados 442 talleres de más de

60 municipios, en los que trabajan casi 950 personas. Por el momento, se han realizado un total de 525.108 reparaciones, con una facturación total superior a los 206 millones de euros.



TOYOTA Taxi volador

La conocida marca japonesa ha anunciado que tendrá disponible su primer vehículo volador en 2025. El eVTOL (electric Vertical Take Off and Landing, vehículo eléctrico de despegue y aterrizaje vertical) será construido por Toyota junto con la empresa estadounidense Joby Aviation, dedicada a los taxis aéreos eléctricos. Ambas compañías esperan que este servicio, que ya ha realizado en Japón su primer vuelo de exhibición, lo utilicen trabajadores, viajeros de negocios y turistas en zonas urbanas.



Motocicletas menos contaminantes y ruidosas en 2025

A partir del próximo 1 de enero de 2025 cualquier modelo de motocicleta que se venda deberá cumplir con la homologación Euro5+, que impone mayores límites a las emisiones y exige más precisión a catalizadores e inyectores. Existe, sin embargo, un límite de unidades que no cumplen estos baremos y que

podrán seguir comercializándose por las marcas hasta enero de 2027, con la homologación anterior.

También con la llegada del año entrará en vigor el nuevo reglamento UN-ECE R41.05 por el que las nuevas motocicletas deberán superar controles de ruido mucho más estrictos.



Las marcas compiten con la garantía

El 64,7% de las marcas de automóviles en el mercado ofrece los tres años de garantía sin límite de kilómetros obligatoria por ley. En la parte alta de la lista se encuentran Jaecco, Kia, MG y Omoda, que ofrecen 7 años/150.000 kilómetros. Otras dos marcas aumentan la garantía básica a los 6 años, mientras que once marcas ofrecen 5 años. Finalmente, hay dos marcas que ofrecen

4 años. Por su parte Toyota y Lexus, por ejemplo, estiran la garantía hasta los 15 años o 250.000 km si se realizan los mantenimientos en sus redes oficiales. Otras como Citroën; Mazda, Suzuki o Peugeot la amplían a 10, con diferencias en el kilometraje; y Dacia a 7 años o 150.000 kilómetros. Además, hay marcas que ofrecen garantías adicionales a sus baterías eléctricas.

SUPERVENTAS ENERO-NOVIEMBRE 2024

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO: 30.213
2. SEAT IBIZA: 19.829
3. RENAULT CLIO: 15.035

FAMILIAR COMPACTO



1. CITROËN C4: 10.322
2. CUPRA FORmentor: 6.423
3. SEAT LEON: 6.075

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 2.423
2. MERCEDES CLASE CLA: 1.303
3. BMW SERIE 2: 822

MONOVOLUMEN MEDIO



1. VW TOURAN: 926
2. BMW SERIE 2 ATOURER: 788
3. MERCEDES CLASE T: 527

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 18.149
2. PEUGEOT 2008: 13.302
3. VOLKSWAGEN T-CROSS: 11.547

TODOTERRENO MEDIO



1. MG ZS: 17.867
2. AUDI Q3: 9.302
3. DACIA DUSTER: 8.088

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3: 8.598
2. TESLA MODEL Y: 4.734
3. MG MG4: 2.445

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA: 20.692
2. TOYOTA YARIS CROSS: 16.569
3. NISSAN QASHQAI: 16.339

CICLOMOTORES



1. RIEJU MRT 50W: 1.789
2. KYMCO AGILITY CITY 50: 967
3. SHERCO HRD SONIC 2: 690

MOTOS



1. HONDA PCX 125: 8.372
2. YAMAHA NMAX 125: 8.320
3. SYM SYMPHONY 125: 5.061

Fuentes: ANFAC y ANESDOR

NEUMÁTICOS DE INVIERNO

Los grandes desconocidos de la seguridad

Tienen cada vez mayor aceptación en Europa, donde suponen más del 30% de las ventas, según la Agrupación de Fabricantes de Neumáticos (Afone), pero en nuestro país estos neumáticos no acaban de despegar. Es hora de conocer las ventajas de adaptar nuestras ruedas a las condiciones climatológicas.

• Silvia FERNÁNDEZ

Pese a suponer una opción más segura durante los meses de frío (los neumáticos de verano pierden cualidades por debajo de los 7°), sólo el 3% de los españoles apuesta por los de invierno, según la Asociación Nacional de Distribuidores e Importadores de Neumáticos (Adine). Un porcentaje pequeño si tenemos en cuenta que el 70% de los propietarios de un coche asegura estar convencido de que tienen un papel muy relevante en su seguridad, según aparece reflejado en el estudio 'Radiografía del neumático en España' de la Agrupación de Fabricantes de Neumáticos (Afone).

Los datos de este informe también muestran que esa concienciación suele llegar a golpe de malas experiencias: el 50% de los conductores ha sufrido un pinchazo; el 26%, acuaplanin; el 18%, la pérdi-

da de tracción por condiciones meteorológicas adversas; el 10% ha perdido el control del vehículo en una curva... Incidencias que pueden provocar algo más que un susto si se producen al circular por una carretera helada con unos neumáticos de verano.

CÓMO ACERTAR. *"El neumático de invierno aumenta el control del vehículo y la movilidad gracias a sus características especiales en cuanto a los compuestos de su goma y la escultura de la banda de rodadura. Ofrece mejor capacidad para iniciar el movimiento de un vehículo (tracción), mantener la trayectoria (adherencia) o detener el movimiento (frenada) que un neumático estándar no sólo con asfalto seco y temperaturas bajas, sino cuando estamos frente a una carretera húmeda, cuando llueve o cuando en la calzada hay hielo o nieve",* asegura José Luis Rodríguez,

director general de Afane. Reconocerlos es sencillo, están marcados con las siglas M+S (mud+snow) en el lateral y un pictograma que representa una montaña de tres picos con un copo de nieve en su interior, denominado "3PMSF". M+S es una autocertificación del fabricante, en la que él mismo chequea su producto. En cambio, la montaña de tres picos indica que el producto ha superado una prueba estandarizada externa realizada por un laboratorio homologado en la que el producto ha demostrado ser apto y seguro para usar-

SÓLO EL 3% DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES CAMBIA DE NEUMÁTICOS AL LLEGAR EL FRÍO.



Estos neumáticos llevan el símbolo de la montaña de tres picos con el copo de nieve, que indica que pueden ser usados en nieve y sin cadenas.

¿CADENAS O NEUMÁTICOS?

Algo recurrente en los conductores españoles es el uso de las cadenas cuando nieva, aunque dos terceras partes de ellos reconocen no saber colocarlas correctamente y su manipulación e instalación es compleja. *"Además, las cadenas no pueden utilizarse en todos los vehículos, son inestables porque se montan en el eje motriz, por lo que el segundo eje se desliza; están prohibidas en tramos de carretera no nevada, porque provocan desperfectos en el asfalto y en el vehículo, y si están mal ajustadas se pueden soltar dañando a otros vehículos de la vía",* explica José Luis Rodríguez.

director general de Afane. Reconocerlos es sencillo, están marcados con las siglas M+S (mud+snow) en el lateral y un pictograma que representa una montaña de tres picos con un copo de nieve en su interior, denominado "3PMSF". M+S es una autocertificación del fabricante, en la que él mismo chequea su producto. En cambio, la montaña de tres picos indica que el producto ha superado una prueba estandarizada externa realizada por un laboratorio homologado en la que el producto ha demostrado ser apto y seguro para usar-





LLUEVA, NIEVE O HAGA SOL

Existe otra opción más segura que los neumáticos de verano en un paisaje nevado y que cuadra, además, con las estaciones del año en las que también brilla el sol: los neumáticos All Season o Todo tiempo. El último informe de la European Tyre and Rubber Manufacturers Association (Asociación Europea de Fabricantes de Neumáticos y Caucho) muestra que en nuestro país las ventas de este tipo de neumáticos han crecido un 13% en el último año. Un incremento al que contribuye que cada vez más fabricantes equipan sus nuevos modelos con ellos o los ofrecen como equipamiento opcional.

Estos neumáticos son adecuados si vivimos en un lugar donde el termómetro es estable: no llega a estar bajo cero en invierno ni hace un calor abrasador en verano. Garantizan el agarre en asfalto seco, mojado y con aguanieve. E incluso los hay con la certificación 3PMSF. “Además, en los últimos años se han ido adaptando y ya están disponibles en la mayoría de dimensiones requeridas para turismos, SUV, 4x4 y furgonetas”, explican desde Afane.

lo con nieve sin necesidad de emplear cadenas.

Además, dos documentos ayudan en el proceso de selección y compra. El primero es la Ficha Europea del Neumático, que muestra la eficiencia del producto en el consumo de carburante, su adherencia, los decibelios emitidos en la rodadura, el fabricante, las medidas, y lleva un código QR donde se amplía toda la información.

El segundo es la Ficha de Inspección Técnica de nuestro vehículo, muy útil para conocer las dimensiones que necesitamos y las condiciones de utilización, como por ejemplo el índice de carga y el código de velocidad. En el caso de los neumáticos de invierno hay que prestar especial atención a este último dato porque puede ser ligeramente inferior al de los neumáticos originales. En este caso, el conductor debe colocar en el interior del vehículo una pegatina que le recuerde la velocidad reducida a la que puede circular. ♦

ENTREVISTA

JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ,

Director general de la Agrupación de Fabricantes de Neumáticos (Afane)



“Es importante que apostemos por la calidad”

¿Somos conscientes de la importancia de los neumáticos?

En nuestro último estudio destaca un dato: el 95% de los conductores dice estar concienciado con el cuidado de sus neumáticos, pero a la hora de pasar a la acción, la mitad de ellos no sabe identificar qué neumáticos lleva.

¿Qué hay que tener en cuenta a la hora de escoger?

Lo fundamental es que se apueste por la calidad atendiendo a aspectos como la alta adherencia en carretera, la eficiencia en el consumo de combustible, la durabilidad, el rendimiento en condiciones meteorológicas adversas y el bajo nivel sonoro tanto en el interior del vehículo como en el exterior. Otros factores a tener en cuenta son la garantía, el servicio posventa, la inversión del fabricante en I+D+i, y por supuesto, el respeto al medioambiente.

¿Pueden ayudar a conseguir una conducción más eficiente?

Sí, si somos selectivos a la hora de comprar. La Etiqueta Europea del Neumático ofrece información útil sobre la

sostenibilidad y la eficiencia energética del modelo que escojamos. Dependiendo de sus materiales, dibujo y compuestos, el gasto en combustible puede ser menor. En el caso de los motores térmicos, el uso eficiente del neumático y un mantenimiento óptimo conlleva un ahorro en combustible y de las emisiones de CO₂.

¿Qué otros factores hay que vigilar?

Siempre es indispensable un buen mantenimiento. Tanto en invierno como en cualquier estación, hay elementos en los que siempre debemos fijarnos. En primer lugar, la presión, que hay que comprobarla siempre en frío, teniendo en cuenta que va en función de cada vehículo y se deben seguir las indicaciones del fabricante del vehículo. Después, el dibujo, el desgaste y la presencia de daños superficiales, vigilando que la profundidad del neumático no sea inferior a 1,6 mm. Y por último, el paralelo, que debe ajustarse acudiendo al taller de confianza en caso de comportamiento anómalo, y la comprobación del estado de la rueda de repuesto.

PERFILES, RIESGOS Y SINIESTRALIDAD

Radiografía del usuario de la motocicleta ligera

El objetivo de este estudio es analizar el parque de motocicletas, con especial atención a las de cilindrada hasta 125 cc, y la relación que existe entre el tipo de permiso (A, A1, A2 y B+3 años de antigüedad), la siniestralidad y los riesgos. Para ello, se han utilizado dos informes: 'Conducción de motocicletas con el Permiso B y 3 años de antigüedad, cómputo de las personas fallecidas a 30 días' (elaborado por la Dirección General de Tráfico) y 'Estudio de perfiles, riesgos y siniestralidad

de motocicletas ligeras y análisis del impacto del tipo de permiso' (realizado por FESVIAL, Fundación para la Seguridad Vial). Para este último, se usó una muestra de 1.000 personas distribuidas por provincias proporcionalmente al parque de motocicletas de 125 cc.

El análisis de los datos permite concluir que tanto el carné B con 3 años de experiencia (B+3) como el carné A y sus respectivas variaciones (A1, A2) son potencialmente 'seguros' para la conducción de motocicletas de 125 cc, si se cumplen varias condiciones mínimas que fortalecen la seguridad vial de los motoristas, entre las que destacan las aptitudes psicofísicas, el conocimiento (y cumplimiento) de las normas de tráfico, la percepción del riesgo y una buena formación vial, según se cita en el estudio realizado por FESVIAL.

• Infografía: ACCENTURE SONG

CONDUCCIÓN DE MOTOCICLETAS

con cilindrada hasta 125 cc (año 2022)



Nº MOTOCICLETAS: 1.800.000

NÚMERO DE PERMISOS DE TITULARES DE VEHÍCULOS

A	4.189.931
A1	327.256
A2	432.680
B+3	1.377.369

PERMISO B+3

78%
hombres

19%

Barcelona provincia con más representación



30%
entre 45-54 años

24%

5 años o menos dueños motocicleta

SINIESTRALIDAD 2022



PERMISO

37%
A / A1 / A2

63%
B+3

TIPO DE VÍA

5% Autopistas y autovías

11% Resto vías interurbanas

84% Vías urbanas

SINIESTROS MORTALES

Vías interurbanas

26%
A / A1 / A2

68%
B+3

Vías urbanas

21%
A / A1 / A2

52%
B+3

27.846 PERSONAS CONDUCTORAS DE MOTOCICLETAS DE CUALQUIER CILINDRADA IMPLICADAS EN SINIESTROS VIALES CON VÍCTIMAS. (AÑO 2022)

10.413 PERSONAS CONDUCTORAS DE MOTOCICLETAS DE CUALQUIER CILINDRADA Y PERMISO B+3, IMPLICADAS EN SINIESTROS VIALES CON VÍCTIMAS. (AÑO 2022)

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



“Formación y educación vial para todas las personas”

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 pone en el centro a las personas, con un enfoque integral de la formación y educación vial, abarcando todas las etapas de la vida y a personas conductoras y no conductoras. Tras la entrada en vigor de la LOMLOE en 2022, esta formación ya está en los colegios, lo que asegura que niños y niñas reciben educación vial desde temprana edad. Para quienes ya tienen permiso de conducir, y desean actualizar sus conocimientos o mejorar sus aptitudes, la Estrategia impulsa cursos de conducción segura y eficiente con programas diseñados para mejorar habilidades y fomentar prácticas responsables al volante (incluidos gestión de riesgos y ahorro energético). Además, un aspecto clave del plan es la introducción de un curso obligatorio para aquellas personas con permiso de clase B y más de tres años de antigüedad que deseen conducir motocicletas ligeras. Este curso busca reducir la siniestralidad entre este colectivo, mejorando su preparación antes de enfrentarse al tráfico. Con los dos estudios presentados en esta sección, se busca apoyar la implementación de estos cursos: en primer lugar, para evaluar la conveniencia de implementarlos y, en segundo lugar, para diseñar sus contenidos de forma eficiente.

TIPO DE VÍA

(Personas conductoras con permiso B+3)

6% autopistas y autovías

9% resto vías interurbanas

85% vías urbanas



SINIESTROS MORTALES DE MOTOS de todas las cilindradas

Vías interurbanas

79% A / A1 / A2

12% B+3

Vías urbanas

56% A / A1 / A2

27% B+3

Perfiles de conductores de motos

	Permiso A1/A2/A obtenido antes de 2010	Permiso A1/A2/A obtenido después de 2010	B+3
EDAD MEDIA	54 años	44 años	48 años
SEXO	77% hombres	66% hombres	66% hombres
ANTIGÜEDAD COMO CONDUCTOR	28 años	7 años	11 años
CONducir ANTES UN CICLOMOTOR	70%	50%	50%
MOTO PREFERIDA	Escúter (70%)	Escúter (70%)	Escúter (81%)
FRECUENCIA DE CONDUCCIÓN	4,23 días /semana	4,57 días /semana	4,05 días /semana
CONDUCCIÓN CON LLUVIA O MAL TIEMPO	59%	60%	51%

Personas conductoras de motocicletas hasta 125 cc implicadas en siniestros con víctimas por millón de km recorridos, 2022

		A	A1	A2	Permiso de moto	B+3
		2022	16 - 20 AÑOS	62.1*	39.9	46.3
	21 - 24 AÑOS	12.3	13.1	7.3	10.3	13.9
	25 - 34 AÑOS	4.2	3.8	3.5	3.9	5.2
	35 - 44 AÑOS	2.5	1.8	1.7	2.2	3.3
	45 - 54 AÑOS	1.7	1.4	1.7	1.6	2.8
	55 - 64 AÑOS	1.8	1.0	1.5	1.7	2.4
	65 - 74 AÑOS	1.8	0.0	4.0	1.8	2.4
	75 AÑOS Y MÁS	1.8	0.0	0.0	1.8	1.5

(*) Posibles valores anómalos asociados a un número muy reducido de millones de km recorridos.

(**) Grupos de edad que no pueden disponer de este tipo de permiso.

BENZODIACEPINAS Y CONDUCCIÓN

La punta del iceberg

Se usan como un alivio rápido para las crisis de ansiedad y el insomnio, pero el abuso de esta familia de fármacos se está convirtiendo en un problema de salud que también afecta a la seguridad vial: **sus efectos interfieren con la conducción segura.**

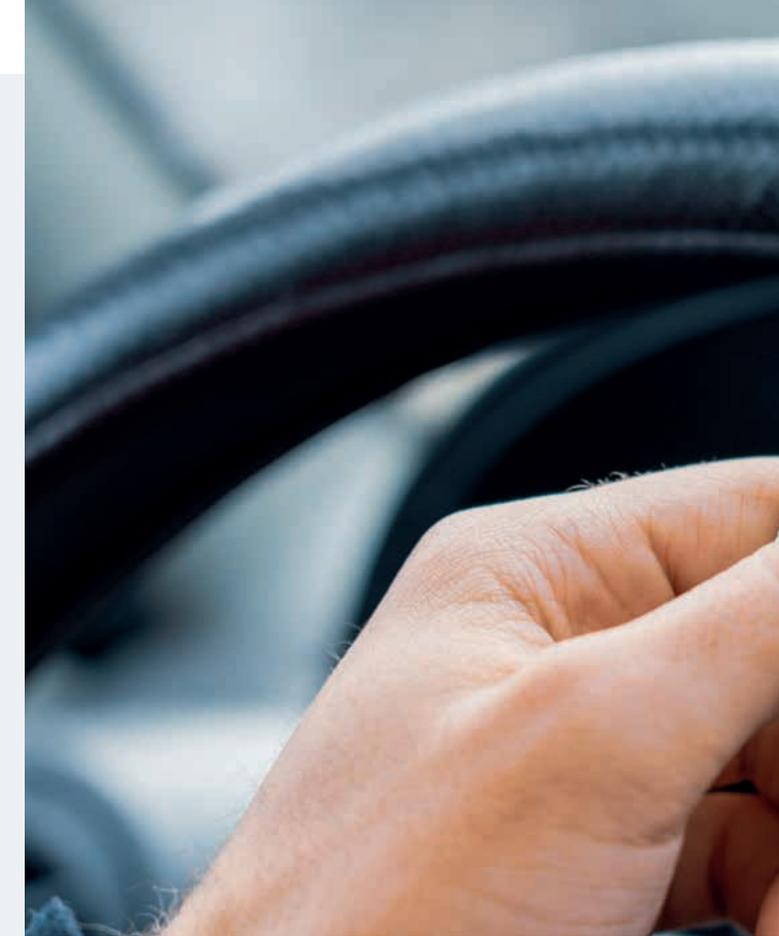
• **Silvia FERNÁNDEZ**

Las benzodiazepinas son una familia de fármacos incluidos dentro de los llamados hipnosedantes. Como nos recuerda la Sociedad Española de Médicos Generales y de Familia, *“su uso sólo está indicado en crisis de ansiedad cuando es necesario el control de los síntomas, o en casos de insomnio grave, si este interfiere con la vida cotidiana. Incluso entonces, no deben emplearse durante más de 2-4 semanas”*. Contrariamente a estas indicaciones, en España las benzodiazepinas se están consumiendo de forma que poco o nada tienen que ver con estas indicaciones, *“entre otros factores porque con bastante frecuencia ese consumo se hace sin prescripción médica, lo que no sólo no es una buena práctica sino que además no es legal”*, explica Juan Carlos González Luque, Coordinador de Programas de la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas.

¿DISTRACCIONES? La Junta Internacional de Fiscalización de Estupefacientes (JIFE) atribuye a España ser uno de los líderes en consumo de estas sustancias. En su informe de 2022

situaba a nuestro país como el primer consumidor mundial de diazepam (la tercera benzodiazepina más empleada en el mundo), un dato que corroboró la Agencia Española de Medicamentos y Productos Sanitarios (AEMPS) del Ministerio de Sanidad al notificar un incremento en su ingesta del 110%.

Esas cifras tienen consecuencias y algunas de ellas se dejan ver en las carreteras. En el XIX Foro Contra la Violencia Vial el teniente coronel Antonio



Hidalgo Romero, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, apuntó que los conductores que circulan bajo su efecto podrían encontrarse *“tras muchos de los siniestros que acabamos catalogando como distracciones”*.

La propia Memoria de hallazgos toxicológicos en víctimas

de accidentes de tráfico realizada por el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses muestra que su presencia ha aumentado en las autopsias efectuadas a las víctimas de los siniestros de tráfico de 2023, apareciendo en el 53% de los fallecidos que dieron positivo a psicofármacos.

Qué fármacos son benzodiazepinas

Son los medicamentos tranquilizantes o inductores del sueño más utilizados. Se absorben rápidamente por vía oral alcanzando un pico de acción entre la media y las dos horas después de su ingesta, pero la mayoría continúan ejerciendo sus efectos bastante tiempo después.

TIPOS SEGÚN SU VIDA MEDIA	ANSIOLÍTICOS (por principio activo)	HIPNÓTICOS (por principio activo)
DE VIDA MEDIA CORTA (- 8 horas)	Benzazepam Clotiazepam	Zolpidem Brotizolam Midazolam
DE VIDA MEDIA INTERMEDIA (de 8 a 24 horas)	Lorazepam Alprazolam Bromazepam	Lormetazepam Loprazolam Flunitrazepam
DE VIDA MEDIA LARGA (+ 24 horas)	Diazepam Clonazepam Clorazepato dipotásico	Flurazepam Quazepam Nitrazepam

FUENTE: Informe 'Uso de benzodiazepinas en España 1996-2006' y Boletín Farmacoterapéutico Castilla-La Mancha





Decálogo de buen uso de las benzodiazepinas

Consejo 1. No automedicarse nunca.

Consejo 2. Utilizar las dosis prescritas y de la manera que indica el médico.

Consejo 3. Explicar al médico nuestros hábitos para que pueda escoger el fármaco cuyos efectos interfieran menos con el horario de conducción habitual.

Consejo 4. No incrementar nunca las dosis por nuestra cuenta.

Consejo 5. Evitar conducir durante los 6-8 días al inicio del tratamiento, si el médico ha cambiado la medicación o si ha variado la dosis habitual.

Consejo 6. Jamás combinar benzodiazepinas con alcohol.

Consejo 7. Si se está cansado y se toman benzodiazepinas, evitar conducir.

Consejo 8. Cuidado con la polimedicación. Si se toman varios fármacos a la vez se eleva el riesgo de interacciones y efectos adversos.

Consejo 9. Buscar tratamiento no farmacológico siempre que sea posible.

Consejo 10. Todos estos consejos son especialmente importantes en el caso de las personas mayores.

Uno de los factores que han posibilitado la proliferación de estos fármacos en el día a día de los españoles es la escasa conciencia que se tiene sobre sus efectos adversos y posibles complicaciones. "La percepción del riesgo, especialmente en las personas que consumen benzodiazepinas sin prescripción médica, es muy baja. Apenas un 20% tienen conciencia de cómo afectan a sus actividades diarias", asegura Juan Carlos González.

VA A MÁS. La idea popular de que las "benzos" son tan efectivas como inocuas ha posibilitado su salto de un uso médico a otro más peligroso, sin control e incluso asociado a contextos hasta ahora nunca vistos, como es el de los jóvenes y el ocio. En la última Encuesta sobre Uso de Drogas en Enseñanzas Secundarias de España (Estudes 2023) los hipnosedantes (con o sin receta) aparecen reflejados como la cuarta droga de mayor prevalencia entre este segmento de la población. Además, el 19,6%

de los estudiantes asegura haberlos tomado en algún momento de su vida.

"Nos preocupa porque el uso es cada vez más precoz, más frecuente y en muchos casos, está asociado a otros, como el del alcohol o el cannabis. En entornos universitarios se observan unas frecuencias de consumo de hasta un 20%, lo que está por encima de lo que teníamos registrado en la gente de esta edad hasta ahora. Por ello hay que insistir en el mensaje de que son un fármaco serio. Para hacernos una idea, las benzodiazepinas son la tercera medicación en protagonizar ingresos en urgencias hospitalarias, lo cual significa que se llega al hospital en una situación aguda con complicaciones que pueden llevar a la

muerte", expone Juan Carlos González.

Los riesgos relacionados al consumo de benzodiazepinas y la conducción de vehículos también se han estudiado a menudo y hoy se considera que ponerse al volante bajo su efecto puede duplicar el riesgo de sufrir un siniestro vial. Un metaanálisis de 21 investigaciones sobre sus efectos de la Facultad de Psicología de Newcastle (Australia) las asoció con un aumento del 60% al 80% del riesgo de sufrir accidentes de tráfico y un incremento del 40% del riesgo de ser responsables de esos accidentes.

ALTO RIESGO. En España, los estudios se encuentran en línea con esas conclusiones. Por ejemplo, la 'Guía sobre el



APARECEN EN EL 53% DE LAS AUTOPSIAS DE LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES QUE DAN POSITIVO EN PSICOFÁRMACOS.

Tratamiento con Benzodiazepinas y Conducción' de la Fundación Mapfre ya considera a esta familia de fármacos como la más relacionada con siniestros viales. El motivo es que aunque su efecto farmacológico, aparentemente, dura pocas horas, la realidad es que su influencia continúa tiempo después de haberlas consumido. El diazepam, por ejemplo, se suele prescribir cada 12 horas a pesar de que su vida media alcanza las 48 h.

Entre las afectaciones que provocan en la conducción se encuentra que pueden producir alteraciones psicomotrices y del estado de alerta, afectar a la capacidad para establecer distancias en movimiento y realizar adecuadamente las maniobras de frenado, aceleración y dirección de un vehículo. También pueden producir somnolencia, disminuir la atención, la concentración y la función motora, incluso si se toman en dosis terapéuticas. Una combinación de efectos que puede resultar fatal si se produce al conducir. ♦

UNA MOVILIDAD SEGURA, ACTIVA Y AUTÓNOMA PARA LOS MÁS PEQUEÑOS

A pie o en bici: ir con amigos al cole

La infancia es una etapa crucial para el desarrollo de valores viales que afiancen comportamientos adecuados en relación con la movilidad de niños y niñas. La extensión de **los caminos escolares seguros** es una de las propuestas que la DGT trabaja desde hace años bajo el paradigma de la acción compartida con los diferentes agentes sociales.

• Raquel NAVAS

La movilidad activa, autónoma y segura de niños y niñas se contempla en la Estrategia de Seguridad Vial 2030 en el área de Personas Capaces y Formadas.

La sociedad en su conjunto es participe en este compromiso de hacer que nuestro entorno cambie hacia modelos más sostenibles y accesibles para todos, principalmente para los más vulnerables. Caminar hasta el colegio o usar la bicicleta es una forma de promocionar los desplazamientos activos en la infancia que no sólo mejora la salud física, sino que también fortalece su confianza, sentido de la orientación, capacidad para tomar decisiones responsables al tiempo que fomenta una conexión cercana con el mundo que les rodea.

ENTORNO AMABLE. Jugar al aire libre ha sido históricamente una parte fundamental del desarrollo infantil. Las calles y plazas son escenarios de descubrimiento

donde los niños socializan y desarrollan sus capacidades motoras, creativas y emocionales. Sin embargo, el incremento del tráfico ha limitado el acceso de los menores a estos espacios, reduciendo sus oportunidades para moverse de manera autónoma. A través de acciones colaborativas podemos crear espacios donde disfruten de nuevo del juego en la calle.

Uno de los principales desafíos para fomentar esa autonomía en la movilidad diaria es la falta de confianza de las familias. Los padres y madres, preocupados, suelen optar por el acompañamiento en todo momento o utilizar el vehículo particular para llevarles al colegio.

Es importante ayudar a los progenitores a confiar en la capacidad de sus hijos para desplazarse de manera responsable y dotar a los entornos de mejoras en las infraestructuras y de una mayor accesibilidad para que esa movilidad sea posible.

LA INFANCIA
AUTÓNOMA
Y ACTIVA
DEPENDIENDO DEL
ESFUERZO
CONJUNTO
ENTRE LAS
FAMILIAS, LAS
ESCUELAS Y LAS
INSTITUCIONES.



Para lograr este objetivo se requiere la implicación activa de todos los agentes educadores y sociales, desde la familia y los colegios hasta las autoridades municipales y las organizaciones comunitarias y de vecinos.

1. Los centros educativos pueden ser el epicentro de todas estas iniciativas. Por ejemplo, pueden implementar rutas escolares seguras, conocidas como “caminos escolares”, donde los niños y niñas puedan caminar o ir en bici, solos, con sus amigos o en grupo bajo la supervisión de algún adulto a través de herramientas como el pedibús o bicibús.

Estas iniciativas, además, se engloban dentro de la LOMLOE.

2. La administración local también juega un papel crucial a la hora de garantizar que el entorno sea seguro y accesible para todos. Esto incluye mejorar las infraestructuras, crear zonas de tráfico calmado o libre de vehículos alrededor de los centros escolares, asegurar el adecuado mantenimiento de todos los espacios públicos y el cumplimiento de la normativa en relación a proporcionar entornos escolares seguros ([https:// entornos escolares.es/](https://entornos-escolares.es/)).



OPINIÓN

EURÍPIDES TRIANO MUÑOZ

Policía Local de Priego de Córdoba



“Trabajamos con toda la comunidad educativa”

En la Policía de Priego de Córdoba trabajamos con todos los implicados. En primer lugar, con los equipos directivos de los centros, para favorecer la concienciación y el trabajo de los docentes en materia de Seguridad Vial. También con las AMPAS, informando de actividades y mensajes dirigidos a fomentar la autonomía infantil. Y por supuesto con el Ayuntamiento, elaborando informes de Seguridad Vial de los entornos escolares y estableciendo puntos de encuentro para desplazamientos a pie. Además, con el respaldo de la Fiscalía de Seguridad Vial de Andalucía, Ceuta y Melilla -UNIJEPOL - FETEVÍ - ANAT - ATESVAN - AIPSEV, se han realizado estas medidas:

- Un documento para la inclusión de la Educación Vial en el Proyecto Educativo gracias al cual Priego de Córdoba ha conseguido que todos los centros de las tres etapas (Infantil, Primaria y Secundaria) incluyan esta materia. Por ejemplo, tenemos un CEIP de dos líneas que ha facilitado que los niños y niñas de 5º y 6º puedan hacer el camino del colegio a casa junto a sus iguales por caminos escolares seguros consiguiendo un 50% de desplazamientos autónomos en 5º y un 70% en 6º.

- También hemos creado el concepto de Educación en MASAS (Movilidad Activa, Segura, Autónoma y Sostenible). Las actividades directas que hacemos la Policía Local están establecidas de forma estratégica desde Infantil, Primaria y Secundaria bajo la filosofía de este concepto de Educación Vial en MASAS, interviniendo dentro de las aulas y en el Parque Infantil de Tráfico.

- Todo lo expuesto está recogido en el libro “Visión holística de la Educación Vial” (un manual de trabajo para policías y docentes) homologado por la Consejería de Desarrollo Educativo y Formación Profesional de la Junta de Andalucía, que recoge, además, una extensa variedad de actividades educativas prácticas de distintas fuentes las cuales hemos clasificado por Etapas Educativas y Ciclos. Dentro de este material hay un documento estratégico que tiene como objetivo inculcar Cultura Vial, dirigido a docentes de Primaria y consistente en un cartel A3 donde se recogen 6 indicaciones básicas de Seguridad Vial con el objetivo de trabajarlo al menos 3 días por semana a forma de píldora de 30 segundos justo antes de salir de clase y volver a casa.

- A todo ello le sumamos el mapeo de los entornos escolares para su pacificación.

+info: policiaeducacion@gmail.com

3. Las familias son los primeros agentes educadores, responsables en promover la autonomía de sus hijos y de dar ejemplo. Apostar por esa movilidad activa es una tarea que comienza desde el hogar. Ir al colegio caminando o en bicicleta en vez de hacerlo en coche es un modelo a seguir para contribuir a una vida más saludable.

4. Las organizaciones comunitarias. Las asociaciones de vecinos o del barrio pueden contribuir organizando actividades como los “días sin coches”, en los que se cierran temporalmente las calles al tráfico para que los niños puedan jugar, son una excelente manera de recuperar el espacio público.

Al dotar a los niños de la libertad de moverse y explorar de forma segura les damos una herramienta clave para su desarrollo y, al mismo tiempo, se contribuye a la creación de ciudades más humanas y habitables donde el bienestar de los menores es una prioridad compartida.

La infancia autónoma y activa depende del esfuerzo conjunto entre las familias, las escuelas y las instituciones. Crear entornos donde los niños puedan moverse libremente y disfrutar del juego en la calle es clave para su desarrollo integral y para construir ciudades más seguras, saludables y conectadas. ♦

+ info

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



BUENO PARA TODOS. La movilidad activa y segura de los menores también tiene un impacto positivo en la comu-

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



CUÁL ES EL SENTIDO CORRECTO DE LA MARCHA

Somos un grupo de caminantes y tenemos disparidad de opiniones sobre el sentido de la marcha. ¿Cuál es el sentido de circulación correcto de un peatón (o peatones) cuando caminan por carreteras y caminos sin asfaltar? D.R.

RESPUESTA: El Art. 49 de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, establece que:

1. El peatón debe transitar por la zona peatonal, salvo cuando esta no exista o no sea practicable, en cuyo caso podrá hacerlo por el arcén o, en su defecto, por la calzada, en los términos que reglamentariamente se determine.
2. Fuera de poblado, y en tramos de poblado incluidos en el desarrollo de una carretera que no dispongan de espacio reservado para peatones, siempre que sea posible, la circulación se hará por su izquierda.

CUÁL ES LA VELOCIDAD CORRECTA

Se me plantean dos posibles maneras de establecer las velocidades mínimas en poblado y no sé cuál de ellas es la correcta:

1. En base al art. 21.2 de la Ley de Seguridad Vial, nos guiaremos del Reglamento General de Circulación para establecer las velocidades máximas y mínimas en poblado "de acuerdo con las condiciones que reglamentariamente se determinan", dando lugar a las siguientes velocidades mínimas en poblado:
 - a. 10 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
 - b. 15 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
 - c. 25 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.
2. En base al art.21.3 de la Ley de Seguridad Vial tenemos que considerar un límite máximo genérico de velocidad en vías urbanas (se entendería de 50 km/h) y por lo tanto la velocidad mínima en ciudad establecida sería de 25 km/h. (para los vehí-



culos que puedan alcanzar esa máxima genérica de 50 km/h). ¿Cuál es la correcta? Rosa.

RESPUESTA: Los límites de velocidad genéricos en vías urbanas los establece el artículo 50 del Reglamento General de Circulación:

- a) 20 km/h en vías que dispongan de plataforma única de calzada y acera.
- b) 30 km/h en vías de un único carril por sentido de circulación.
- c) 50 km/h en vías de dos o más carriles por sentido de circulación.

Las velocidades genéricas establecidas podrán ser rebajadas pre-

via señalización específica, por la Autoridad municipal y, excepcionalmente, la Autoridad Municipal también podrá aumentar la velocidad en vías de un único carril por sentido hasta una velocidad máxima de 50 km/h, previa señalización específica.

Para responder a su pregunta, deberá tener en cuenta el artículo 47 del Reglamento General de Circulación al establecer que los titulares de la vía fijarán, mediante el empleo de la señalización correspondiente, las limitaciones de velocidad específicas que correspondan con arreglo a las características del tramo de la vía. En defecto de señalización específica, se cumplirá la genérica establecida para cada vía.



QUIÉN TIENE QUE CEDER EL PASO

Si circulo por el carril derecho que aparece en las imágenes, ¿tengo preferencia sobre cualquier vehículo que quiera acceder al carril derecho desde el izquierdo? ¿O debo ceder el paso a quien quiera acceder al

derecho desde el izquierdo? Es una zona en la que constantemente hay discusiones acerca de la prioridad. Hay quien dice que como hay un "ceda el paso", los del carril derecho deben parar para que los del carril izquierdo entren. Y quien dice que la preferencia siempre es del que está en el carril, frente al que quiere ac-

ceder a él, y que el ceda el paso se refiere a acceder al carril izquierdo, y no a que desde el izquierdo se tenga preferencia para acceder al derecho. A mi me cuadra más esto último, puesto que me parece una situación similar a la de los carriles trenzados, pero me gustaría tener la certeza. Víctor García.



RESPUESTA: En las imágenes proporcionadas se puede apreciar claramente una marca vial R-1 de Ceda el paso, que obliga a todos los conductores a ceder el paso en la próxima intersección a los vehículos que circulen por la vía a la que se aproxime o al carril al que pretende incorporarse. En consecuencia, los conductores que circulen por el carril de la derecha deberán ceder el paso a los que circulen por el de la izquierda.

¿SE PUEDE USAR EL MÓVIL O NO?

En el número de marzo de la revista, se decía en respuesta a una pregunta sobre la utilización del teléfono móvil para abrir el garaje, que está permitido si el vehículo está detenido. Si el vehículo está detenido por otro motivo (atasco, semáforo...) ¿se puede utilizar el teléfono móvil? Yo pensaba que no, pero al leer esta respuesta me ha entrado la duda. Creo que el tema es importante para que lo dejen claro en la revista al mayor número de conductores. **Juan Pomares.**



RESPUESTA: El artículo 13.3 de la Ley de Seguridad Vial establece que se prohíbe la utilización durante la conducción de dispositivos de telefonía móvil, navegadores o cualquier otro medio o sistema de comunicación, excepto cuando el desarrollo de la comunicación tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares. (artº 18.2 del Reglamento General de Circulación), por tanto, no se puede usar el teléfono móvil cuando el vehículo está parado en un atasco o semáforo por tratarse de hechos de la circulación.

SEÑALES ¿MAL COLOCADAS?

Ante la señalización de las fotografías adjuntas, quería saber si es ló-

gica su ubicación, dado que no hay señalización horizontal expresa aparte para el paso de bicicletas, y en un paso de peatones los ciclistas deben bajarse de la bicicleta. En mi opinión no tiene ningún sentido esta señal de advertencia de paso de bicicletas si los ciclistas no pueden atravesarlo montados encima la bicicleta. **Jordi Freixedas.**



RESPUESTA: Las señales de advertencia de peligro tienen por objeto indicar a los usuarios de la vía la proximidad y la naturaleza de un peligro difícil de ser percibido a tiempo, con objeto de que se cumplan las normas de comportamiento que, en cada caso, sean procedentes. Concretamente la señal P-22. Ciclista, que aparece en la fotografía que adjunta, significa que hay peligro por la proximidad de un paso para ciclistas o de un lugar donde frecuentemente los ciclistas salen a la vía o la cruzan. Dada la ubicación de la señal, deberá preguntar al Ayuntamiento competente que le podrá indicar el motivo por el que la ha colocado ahí.

LA SEGURIDAD DE LOS TUK TUK TURÍSTICOS

Los tuk tuk se han popularizado en las ciudades españolas como otra opción turística, pero su estructura, en ocasiones con una simple cubierta de plástico para proteger de la lluvia, contrasta con la falta de protección para cabeza y cuello. Si bien disponen de cinturones de seguridad, ¿no debería ser obligatorio el uso de casco ante la evidente vulnerabilidad de estos vehículos? **Andrés García.**

RESPUESTA: El artículo 118 del Reglamento General de Circulación establece que los conductores y pasajeros de motocicletas o motocicletas con sidecar, de vehículos



de tres ruedas y cuadriciclos, de ciclomotores y de vehículos especiales tipo «quad», deberán utilizar adecuadamente cascos de protección homologados o certificados según la legislación vigente, cuando circulen tanto en vías urbanas como en interurbanas y que, cuando estos vehículos cuenten con estructuras de autoprotección y estén

dotados de cinturones de seguridad y así conste en la correspondiente tarjeta de inspección técnica o en el certificado de características de ciclomotor, sus conductores y viajeros quedarán exentos de utilizar el casco de protección, viniendo obligados a usar el referido cinturón de seguridad cuando circulen tanto en vías urbanas como interurbanas.

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN

Emergencias:	112
Información 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 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.dgt.gob.es/es/servicios-sede/asistente/>

Última Matrícula
(05/12/2024)



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

	On line	Registro electrónico	App miDGT	Teléfono	Presencial	Colaboradores
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

	On line	Registro electrónico	App miDGT	Teléfono	Presencial	Colaboradores
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

Trámites simplificados para las personas afectadas por la DANA

Los daños causados por la DANA en la Comunitat Valenciana, Castilla-La Mancha, Andalucía, Illes Balears y Aragón, entre el 28 de octubre y el 4 de noviembre pasados, han hecho necesarias **medidas urgentes de respuesta**.

La Dirección General de Tráfico ha emitido una instrucción para **facilitar los trámites administrativos** relacionados con el vehículo o con el permiso de conducir a los ciudadanos afectados por las inundaciones.

Las gestiones pueden realizarse **por Internet, a través del 060 y en las jefaturas de Tráfico**. La Jefatura de València y la Oficina Local de Alzira han habilitado personal para atender a las personas interesadas.

Los trámites simplificados son **gratuitos** para las personas afectadas:

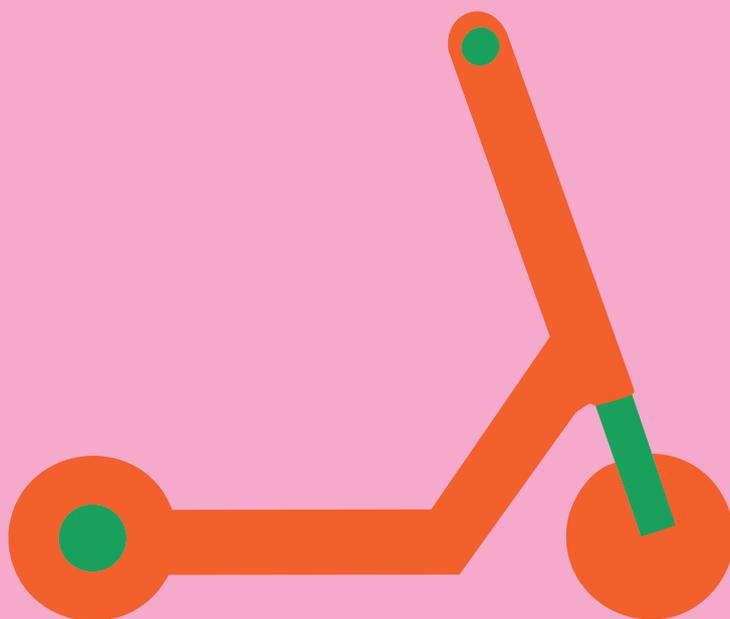
- **Duplicado del permiso de conducir** por extravío o destrucción.
- **Duplicado de la documentación de vehículos** afectados por extravío o destrucción.
- **Baja temporal** de vehículos afectados.
- **Baja definitiva** de vehículos afectados.
- **Alta de un vehículo en baja temporal**.
- **Localizador de vehículos desaparecidos** para confirmar si un vehículo fue retirado, tanto en vías urbanas como interurbanas, y en qué lugar se encuentra.

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

• CONSULTAR SALDO DE PUNTOS	Nº 271
• CAMBIO DE DOMICILIO	Nº 270
• CATÁLOGO DE TRÁMITES	Nº 269
• INFORME DEL CONDUCTOR	Nº 268

Lo más peligroso es que no parece peligroso.

Si los vehículos van por la calzada,
tu patinete también.



#PorLaAceraNo

Ver campaña

