

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XLI | MARZO 2025 | N° 273

**MÁS DE 1.000 PERSONAS HAN FALLECIDO
ATROPELLADAS EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS**

Alerta en pasos de peatones

Estibaliz Olabarri

Directora de Tráfico
del Gobierno vasco

**“Una víctima ya
es demasiado”**

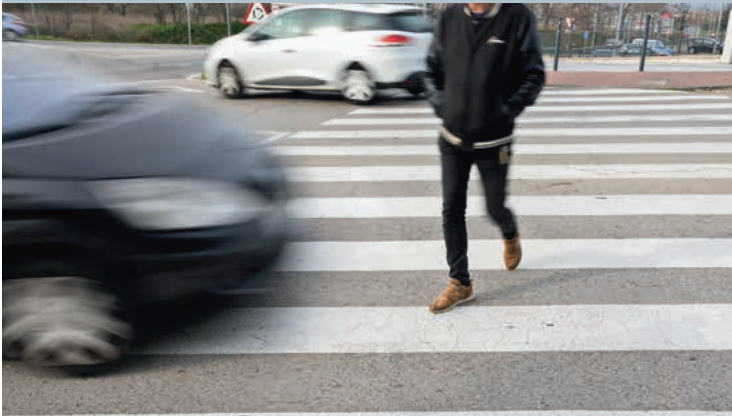
**Cómo conducir
en situaciones
de emergencia**



Ana Carrasco

**“El circuito es
más seguro que
una carretera
convencional”**





16 ATROPELLOS EN PASOS DE PEATONES. Entre 2014 y 2023, 1.047 personas fallecieron cuando cruzaban la calzada por una zona habilitada para ello. ¿Por qué ocurrieron estos siniestros?



26 EMERGENCIAS EN LA CARRETERA. Qué hacer cuando nos sorprende una gran nevada, un viento muy fuerte, unas lluvias intensas o un incendio.



34 APROBAR EL CARNÉ DE CONDUCIR CON LECTURA FÁCIL. Se ha adaptado el manual para obtener el permiso B y hacerlo más accesible.



40 ENTREVISTA CON ESTIBALIZ OLABARRI. La directora de Tráfico del Gobierno vasco cree que la educación y la concienciación son claves para reducir la siniestralidad vial.



46 ANA CARRASCO. Compite desde los 15 años y ha sido campeona del Mundo de Motociclismo dos veces, pero tiene claro que la carretera no es un circuito.



49 DE TURISMO POR ESPAÑA... EN COCHE DE ALQUILER. El sector del rent-a-car cerró 2024 con más de 200.000 vehículos matriculados.

03	EDITORIAL
04	LAS LOCURAS
06	BREVES
08	NOTICIAS INTERNACIONALES
10	EL TEST
12	CONducIR MEJOR: Los siniestros de las motos en carretera
15	LA FOTO: 23 de marzo, Día Meteorológico Mundial
16	EN PORTADA: Atropellos en los pasos de peatones
22	Premios para la seguridad vial
26	Conducir con una emergencia en la carretera
29	¿Hablas 'motero'?
32	¿Viajan seguras nuestras mascotas?
34	Exámenes de conducir con Lectura Fácil
37	Diseñando el transporte para todos
40	Entrevista a Estibaliz Olabbarri, directora de Tráfico del Gobierno vasco
43	IV Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial en Marrakech
46	ENTREVISTA: Ana Carrasco, piloto de motos
49	TRÁFICO DEL MOTOR: El sector de los coches de alquiler
52	BANCO DE PRUEBAS
54	NOTICIAS DEL MOTOR
56	VEHÍCULOS AL DÍA: ¿Cuántos kilómetros dura un coche?
58	EL OBSERVATORIO: Siniestros viales con animales
60	SALUD VIAL: Trauma tras un siniestro vial
62	EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: La movilidad de las personas mayores
64	CARTAS
66	CARTA DE SERVICIOS
67	EL TRÁMITE: Cómo recuperar puntos y el permiso de conducir

miDGT, una veterana digital

El pasado mes de marzo la aplicación miDGT cumplió cinco años. Es verdad que se dio a conocer en unos momentos complicados, en pleno confinamiento debido a la pandemia de covid-19 y cuando la mayor parte de la población permanecía en sus casas para evitar nuevos contagios. Sin embargo, cinco años después, podemos utilizar la palabra éxito, ya que la aplicación cuenta con más de 6 millones de descargas (en iOS y Android) y se ha convertido en una herramienta muy útil para muchísimos conductores. Estamos hablando de un proyecto pionero tanto en España como en Europa: por un lado, la Dirección General de Tráfico fue el primer organismo a nivel nacional en desarrollar una aplicación de estas características; por otro, no fue hasta 2023 cuando los ministros de Transportes de la Unión Europea aprobaron la introducción de un permiso de conducción digital (un proyecto que aún está en desarrollo).

Desde el principio en ese complicado año 2020, se tuvo muy claro el objetivo a conseguir: facilitar la relación entre la ciudadanía y la Dirección General de Tráfico. Es decir, que las personas que conducen o son titulares de un vehículo pudieran conocer sus datos actualizados y que pudieran realizar las principales gestiones de forma sencilla, además de recibir avisos de interés. Y, de momento, esos tres objetivos se han conseguido. Conductores y/o titulares de un vehículo encuentran en su teléfono móvil toda la documentación (permiso de conducir y permiso de circulación), con la misma validez legal que si la llevaran en papel. Además, no sólo es posible recibir avisos importantes (como posibles sanciones) a través de la aplicación o consultar las notas de los exámenes, sino que también pueden realizarse hasta 14 trámites diferentes (un catálogo de servicios sobre el que se trabaja para ampliarlo en el futuro).

Lo cierto es que los datos avalan los logros conseguidos: en 2024, se realizaron a través de la aplicación casi 33 millones de operaciones, unas 19.000 personas consultaron sus notas de examen, más de medio millón actualizaron sus datos de contacto, casi 2 millones consultaron su saldo de puntos en el permiso de conducción y más de 160.000 personas realizaron algún trámite (pago de sanciones o de tasas, identificación del conductor, obtener un duplicado, etc.).

En definitiva, tras estos 5 años, podemos afirmar que miDGT es toda una veterana digital, dispuesta a seguir sumando aniversarios porque si algo ha demostrado en este tiempo es que es una herramienta imprescindible para la sociedad digitalizada en la que vivimos.



AÑO XLI
NÚMERO
273/2025

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: 91 301 84 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: revistaDGT@dgt.es

N.I.P.O.: 128-15-003-6. ISSN: 1886-3566.
(La revista "Tráfico y Seguridad Vial" no comparte, necesariamente, la opinión de sus colaboradores). Se autoriza la reproducción total o parcial de los textos que contiene esta revista, con excepción de las firmas invitadas, siempre que se cite a la revista "Tráfico y Seguridad Vial" como fuente. Se prohíbe reproducir, sin autorización por escrito de la revista "Tráfico y Seguridad Vial", cualquier dibujo, gráfico, infografía, esquema o fotografía.

Catálogo de publicaciones de la
Administración General del Estado:
<https://cpage.mpr.gob.es/>

Edita:



LAS LOCURAS

1 COMO EN UN CIRCUITO

Especialmente llamativa resulta esta locura por la cantidad de infracciones que acumula la persona que conduce la moto. Podemos ver, entre otras cosas, hasta cuatro cambios de sentido irregulares. Da la impresión de que está probando la motocicleta y que ha tomado la carretera como si fuera un circuito, con idas y venidas por los dos carriles de la vía.



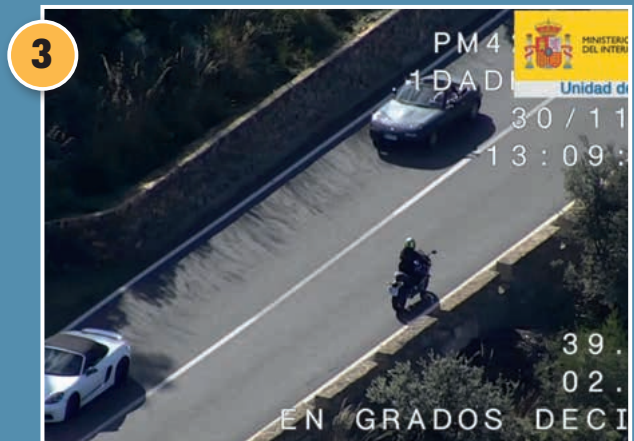
2 ZIGZAG Y ADELANTAMIENTO

Tras un cambio de sentido en una carretera convencional sin arcén, y sin respetar la línea continua que divide los dos sentidos de la marcha, retoma su camino haciendo eses (como en un circuito) para terminar adelantando a la furgoneta blanca en una zona en la que no puede hacerlo por esa línea blanca continua.



3 VARIAS INFRACCIONES ...

Según el balance provisional, en 2024, 300 motoristas fallecieron en 292 accidentes (el 74% en vías convencionales). Lo cierto es que las acciones irregulares de este motorista incumplen varios artículos del Reglamento General de Circulación: el 167.5A (sobrepasar la línea continua) y el 79.1 (cambio de sentido en prohibido).



4 ... O CONDUCCIÓN TEMERARIA

Pero, este comportamiento también puede ser considerado en conjunto como un supuesto de conducción temeraria porque pone en riesgo a otros vehículos (artículo 3.1 del Reglamento General de Circulación). Se trataría de una infracción muy grave, por la que se le podría aplicar una sanción de 500€ y la pérdida de 6 puntos.



MULTA DE 500€

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS



¿Y LA LÍNEA CONTINUA?

Según los datos provisionales del balance de siniestralidad vial de 2024, 252 personas fallecieron en colisiones frontales y 132 en colisiones laterales y fronto-laterales. Sólo el 10% de esos siniestros se registró en autopistas y autovías. Como vemos en la imagen, en una carretera convencional, al salir de una curva (visibilidad reducida), una furgoneta blanca adelanta a dos turismos a la vez sin respetar la línea continua. Esta infracción podría conllevar una multa de 200€ y la detracción de 4 puntos en el carné de conducir.

SUMA Y SIGUE

No satisfecha con la arriesgada maniobra anterior, la persona que conduce esta furgoneta decide adelantar momentos después a un autocar, de nuevo sin respetar la línea continua, por lo que estaría cometiendo una nueva infracción. De no reintegrarse a su carril lo antes posible y de modo gradual, para no obligar a otros usuarios a modificar la trayectoria o la velocidad, estaría incumpliendo el artículo 85.3 del Reglamento General de Circulación, lo que supondría 200€ de multa.

MULTAS DE 400€ | PÉRDIDA DE 4 PUNTOS



SIN LÍMITES (DE VELOCIDAD)

En julio de 2024, entre los días 15 y 21, la Dirección General de Tráfico y la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil llevaron a cabo una campaña de vigilancia de velocidad. Se establecieron 3.679 puntos de control, por los que pasaron un total de 955.804 vehículos, de los que el 5,5% (52.888) fue denunciado por circular a una velocidad superior a la permitida. En el caso de este motorista, si el límite de velocidad de ese tramo es el genérico para autopistas y autovías (120 km/h), al circular a 185 km/h, estaría cometiendo una infracción castigada con una multa de 500€ y la pérdida de 6 puntos. No obstante, si ese tramo tuviera una limitación específica, podría suponer incluso la comisión de un delito.

MULTA DE 500€ | PÉRDIDA DE 6 PUNTOS

LA CARGA DEBE IR TAPADA

El artículo 14 del Reglamento General de Circulación indica que “el transporte de materias que produzcan polvo o puedan caer se efectuará siempre cubriéndolas total y eficazmente”. Este camión no cumple esa exigencia y comete una infracción leve (sanción de 80€). Sin embargo, si su comportamiento hubiera generado molestias o peligro a los demás usuarios, se le podría castigar con 100€ (la más alta de las sanciones leves) o conducta negligente (sancionable con 200€).



MULTA DE 80€

Mejoras en la formación vial

Durante el mes de marzo se publicaron en el BOE dos órdenes ministeriales que mejoran la estructura de la formación vial y permiten avanzar a la hora de tener conductores más seguros y mejor formados. De un lado, la Orden INT/210/2025 modifica la formación para las personas que quieran acceder al permiso de clase A, para conducir motocicletas. Con este cambio se fijan más horas de formación práctica en vías abiertas al trá-

fico, en carretera convencional y se establece la obligatoriedad del airbag para dichas prácticas. Además, se incorporan a la formación los sistemas de ayuda a la conducción en motos (ARAS). Esta norma entrará en vigor el 1 de julio de 2025 para dar tiempo a las escuelas de conducción a adecuarse.

De otro lado, la publicación de la Orden INT/209/2025 supone la regulación de los cursos de conducción segura y eficien-



te para turismos y motos. Una formación voluntaria que se ha consolidado como una buena práctica en la formación continua y se bonificará con dos puntos adicionales en el permiso de

conducir, hasta un saldo máximo de 15. Además, sólo podrá realizarse un curso de cada tipo cada dos años. La norma que regula esta formación entró en vigor el 26 de marzo.



Probando el autobús autónomo

El transporte colectivo sin conductor empieza a ser una realidad. A principios de este año el municipio madrileño de Leganés ensayó durante tres días la primera ruta urbana de un autobús automatizado en tráfico abierto. No son los únicos, en Barcelona funcionó durante el mes de febrero una ruta de 15 minutos, que se convertirá en fija si la

evaluación es positiva. También en Sevilla un microbús experimental realiza desde marzo hasta junio un trayecto que parte de la Torre del Oro. Por ahora son proyectos piloto que aspiran a prestar servicios continuados, como lo hace desde 2021 en la Universidad Autónoma de Madrid un minibús sin conductor que conecta los edificios del campus.

Consultar **on line** los permisos profesionales

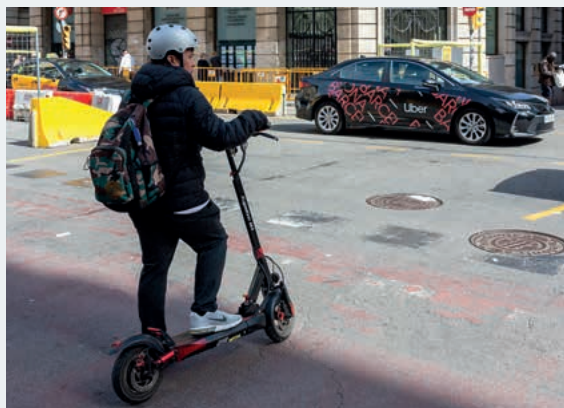
La DGT ha puesto en marcha un servicio para que las empresas de transporte (registradas como tales) puedan verificar la vigencia de los permisos de sus conductores profesionales. El sistema sólo indicará si el permiso está o no vigente y ningún otro dato de los trabajadores, que deberán estar dados de alta en la Seguridad Social en las categorías profesionales E o F.



BARCELONA

La nueva normativa empieza a actuar

El pasado 1 de febrero entraba en vigor la nueva Ordenanza de Circulación, Peatones y Vehículos (OCVV) aprobada por el Ayuntamiento de Barcelona. En ella se fijaban nuevas directrices para los Vehículos de Movilidad Personal (VMP), las bicicletas y las motocicletas en aras de mejorar su seguridad como usuarios vulnerables y preservar las aceras como espacios



destinados a los peatones. El Ayuntamiento barcelonés asegura que hoy siete de cada diez usuarios de patinete eléctrico ya

usan casco y se están imponiendo multas a ciclistas y VMP por circular por la acera o a motoristas por estacionar en ellas.

CASTILLA Y LEÓN

Más kilómetros para la bici

La movilidad activa y sostenible recibe un nuevo impulso en Castilla y León con una inversión de 15,6 millones de euros que la Consejería de Movilidad y Transformación Digital dedicará a la construcción de 45 nuevos kilómetros de carriles bici. Se trata de ocho pistas ciclistas en siete de las nueve provincias de la comunidad que se espera que estén operativas este mismo año.



HUESCA

Monzón, seguridad para los vulnerables

Los municipios pequeños no son ajenos a la necesidad de preservar la seguridad vial para los usuarios vulnerables. La Policía Local de Monzón, una ciudad de Huesca de algo más de 18.000 habitantes, ha lanzado este año la campaña especial #Peatonesseguros que refuerza los controles policiales en los pasos

de peatones y zonas con prioridad peatonal. Continúa así una labor de control, información y concienciación que comenzó en 2023 con la campaña #Muevetese seguroVMP para concienciar a los usuarios de vehículos de movilidad personal sobre la necesidad de protegerse con el uso de los obligatorios casco y reflectantes.



Ellas son referencia en tecnología del tráfico

La jornada “Mujeres e ITS” (sistemas inteligentes de transportes), celebrada el pasado 11 de marzo reunió a un grupo de mujeres cuyas trayectorias profesionales están vinculadas a la aplicación y uso de la tecnología en la movilidad, en el tráfico y en

la seguridad vial en general. El evento, organizado por la DGT en colaboración con ITS España y la organización ERTICO, se enmarca en los preparativos para el Congreso ITS Europeo que se celebrará en Sevilla el próximo mes de mayo.

354 millones para tramitar ayudas por la DANA

El Plan Reinicia Auto+ se puso en marcha para atender a los vehículos afectados por la DANA de octubre de 2024. En febrero el Gobierno aprobó un fondo de contingencia de 354,2 millones para tramitar las ayudas

relacionadas con este proceso. De estos, 351,4 millones se dedicarán a la sección de vehículos con etiquetas ECO y C. El plazo para solicitar estas subvenciones finalizará el 30 de junio próximo.



Moverse de la A a la Z

Conocer el significado de los nuevos términos que rigen la transformación de movilidad actual es básico para que la sociedad asuma los principios de seguridad, sostenibilidad, equidad y accesibilidad que deben regir los desplazamientos humanos. El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible puso en marcha a principios de año la acción comunicativa “Diccionario de la Movilidad Sostenible” para ayudarnos a los ciudadanos a “movernos libremente al pie de la letra”.



2.838 km de Riesgo Alto

La Fundación RACE presentó al inicio de 2025 el informe de Evaluación del Estado de la Red de Carreteras del Estado 2021-2023. En él se ha encontrado un riesgo elevado de peligrosidad

en 2.838 kilómetros de los 25.742 kilómetros de vías analizadas. De los 82 tramos de Riesgo Elevado localizados, 21 son considerados “negros” (riesgo alto) y 61 “rojos” (riesgo medio-alto).



■ BOLIVIA

Mayor control sobre los autobuses

El 1 de marzo chocaron dos autobuses en la carretera que une las ciudades de Potosí y Oruro, en Bolivia, un trágico siniestro vial que provocó 37 víctimas mortales. A raíz de este incidente la Cámara Nacional de Operadores de Turismo ha solicitado a las principales autoridades bolivianas que se incremente el control

sobre los transportes turísticos adoptando medidas como la instalación de GPS en estos vehículos, la regulación efectiva de las pruebas de alcoholemia a sus conductores y la aplicación estricta de la normativa sobre cinturones de seguridad. En Bolivia fallecen 1.748 personas en siniestros viales cada año.



■ FRANCIA

Nuevos controles de velocidad

A partir de este año se implementarán controles en las regiones de Auvernia-Ródano-Alpes, Provenza-Alpes-Costa Azul y Occitania para reducir las infracciones por exceso de velocidad y mejorar la seguridad vial en las carreteras de estas zonas del sur de Francia. El plan prevé el despliegue progresivo a lo largo del año de 126 vehículos equipados con radares que estarán operativos hasta finales de 2026. Sin distintivos visibles, estos vehículos patrullarán las rutas asignadas equipados con radares infrarrojos. Su labor es registrar de incógnito los excesos de velocidad de los vehículos que superen los límites. El objetivo es captar a los infractores que conduzcan a velocidades iguales o superiores a 146 km/h en las autopistas, 124 km/h en las autovías y 61 km/h en las zonas urbanas.



PRÓXIMAS CITAS

- 11 al 13 de abril, Katmandú (Nepal)
3rd SOTEN International Transportation Conference
- 22 al 26 de abril, Vrnjačka Banja (Serbia)
20th International Conference on Road Safety in Local Communities
- 7 al 9 de mayo, Melbourne (Australia)
NTRO International Technical Conference 2025
- 21 de mayo, Leipzig (Alemania)
Cumbre 2025 del Foro Internacional del Transporte (ITF)
- 19 al 21 de mayo, Sevilla (España)
16th ITS European Congress



■ BULGARIA Y GRECIA

Cooperación europea contra la siniestralidad

En el marco del proyecto EU Road Safety Exchange, que posiciona a España como referente en seguridad vial en Europa, la DGT recibió en marzo a una delegación de la Dirección de Tráfico y Seguridad Vial de Grecia para mostrarle las iniciativas puestas en marcha

para mejorar la seguridad de los motoristas. Dentro de la misma iniciativa, representantes de la DGT viajaron a Sofía (Bulgaria) para asistir al cuarto 'workshop' de este proyecto, que abarcó temas como la investigación y reconstrucción de accidentes y la formación vial.

■ NUEVA ZELANDA

Consejos para turistas

Tras una serie de incidentes de tráfico que implicaban a turistas, el Ministerio de Transportes neozelandés ha decidido actualizar su programa de seguridad vial para visitantes y editar una nueva versión de su guía para conductores extranjeros, accesible en varios idiomas en la web de la agencia neozelandesa de transporte (<https://www.nzta.govt.nz/>). Este proyecto también incluye etiquetas que se colocan en el volante de los coches de alquiler con consejos sobre normas de circulación, además de mejorar la señalización de las rutas turísticas.



■ TURQUÍA

La ciudad **más congestionada** del mundo

El informe Global Traffic Scorecard, que analiza los datos de movilidad de más de 900 ciudades del mundo durante tres años, ha sentenciado que Estambul es la urbe más congestionada del planeta. La empresa que elabora este informe, Indix, ha cifra-

do en 105 horas al año el tiempo que pierden en atascos los conductores que circulan por sus calles; un cálculo que realizan comparando la diferencia de tiempo entre un trayecto realizado en hora punta y el mismo recorrido en condiciones de tráfico fluido.

■ ARGELIA

Mejorar la formación

Desde 2024 Argelia se esfuerza por mejorar la formación de sus conductores. Para ello la Delegación Nacional de Seguridad Vial y el Centro de Investigación en Información Científica y Técnica firmaron un acuerdo que implicaba la digitalización del sistema de exámenes, dándole más transparencia al

proceso. Desde noviembre pasado cuatro regiones del país siguen este nuevo modelo. Además, se está trabajando en una guía pedagógica para profesores de autoescuela e inspectores de permisos de conducción. El objetivo es armonizar los métodos de enseñanza y de evaluación.



■ PORTUGAL

Imágenes para concienciar

El documental portugués "Prevenção de Sinistros Rodoviários no Meio Rural" (Prevención de accidentes de tráfico en zonas rurales), producido en el municipio de Alcobaca, ganó el premio a la mejor película de seguridad vial en la 10ª edición del Festival Mundial de Cine de Seguridad Vial, que tuvo lugar en el marco de la 4ª Conferencia Interministerial Mun-



dial sobre Seguridad Vial en Marrakech. La película da voz a los familiares de un agricultor que perdió la vida en un accidente de tractor.

¿SABÍAS QUÉ ...?

1 de cada 3

La ONU ha analizado los cascos de moto de 147 países y su conclusión es desalentadora: sólo en 1 de cada 3 países estos sistemas de protección para motoristas cumplen las garantías de homologación de Naciones Unidas. Según esta organización, el uso de un casco homologado puede reducir el riesgo de muerte hasta seis veces y disminuir el de sufrir lesiones cerebrales un 74%.



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 ¿Está permitido circular con un vehículo cuyas placas de matrícula presentan obstáculos que impiden o dificultan su lectura e identificación?

- A. No; el conductor debe verificar que las placas de matrícula se pueden leer correctamente.
- B. Sí, siempre que la placa de matrícula delantera se pueda leer correctamente.
- C. Sí, siempre que el vehículo sólo circule por vías urbanas y travesías.



2 ¿De qué peligro advierte esta señal?



- A. Proximidad de un escalón lateral o desnivel a lo largo de un tramo de vía.
- B. Proximidad de pavimento deslizante por hielo o nieve.
- C. Proximidad de una zona de la calzada cuyo pavimento puede resultar muy deslizante.



3 Respecto al uso del cinturón de seguridad, como norma general, el ocupante de un turismo distinto del conductor está obligado a...

- A. llevarlo puesto y sin abrochar, excepto si viaja en la plaza delantera.
- B. llevarlo puesto y abrochado sólo en vías interurbanas.
- C. llevarlo puesto y correctamente abrochado.



4 El conductor de este vehículo está indicando que va a...

- A. desplazarse a la derecha.
- B. desplazarse a la izquierda.
- C. frenar.

5 Cuando se adelanta a vehículos de tracción animal, fuera de poblado, la separación lateral...

- A. no debe ser inferior a 1,5 metros.
- B. debe ser inferior a 1,5 metros, en todos los casos.
- C. debe ser siempre proporcional a la anchura y características de la vía.



6 ¿Qué alumbrado deberá dejar encendido, como norma general, el conductor de un vehículo inmovilizado entre la puesta y la salida del sol en el arcén de una travesía insuficientemente iluminada?

- A. Ninguno.
- B. Las luces de emergencia.
- C. Las luces de posición.

7 En vías interurbanas con tres carriles para el mismo sentido, ¿le está permitido circular por el carril izquierdo a un turismo con remolque?

- A. Sí, cuando la longitud del conjunto no supere los 7 metros.
- B. Sí, pero sólo para adelantar a otros vehículos.
- C. No, en ningún caso.



8 Esta señal, ¿prohíbe proseguir la marcha si no dispone de cadenas para nieve?

- A. Sí, en cualquier caso.
- B. No, ya que esta señal sólo recomienda la utilización de cadenas.
- C. Sí, a no ser que disponga de otros dispositivos autorizados, igual de eficaces.

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 si sus conocimientos están al día.



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

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 ¿Qué alteración provoca con mayor frecuencia el consumo de alcohol en el comportamiento del conductor?

- A. Respuestas impulsivas y agresivas ante los demás conductores.
- B. Disminución del tiempo de reacción.
- C. Mayor facilidad para percibir los semáforos y las señales luminosas.



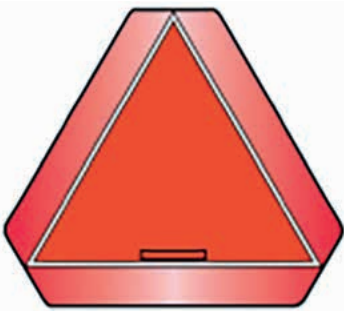
13 ¿Con qué dos factores suelen relacionarse muchos de los accidentes más graves que sufren los jóvenes conductores?

- A. Con el consumo de alcohol y drogas y una actitud prudente al volante.
- B. Con la falta de experiencia al volante y el consumo de alcohol y drogas.
- C. Con la velocidad excesiva y una adecuada percepción del riesgo.



10 ¿Qué indica esta señal situada en la parte posterior de un vehículo?

- A. Que transporta mercancías peligrosas.
- B. Que es un vehículo especial y está realizando trabajos en la vía.
- C. Que es un vehículo lento y no puede superar la velocidad de 40 km/h.



14 ¿Cuál de las siguientes circunstancias hace que aumente el consumo de combustible?

- A. Circular con las ventanillas del vehículo subidas.
- B. Circular con el vehículo muy cargado.
- C. Circular con unos neumáticos que carezcan de dibujo.



con más detalle

11 Circula en motocicleta bajo lluvia intensa. ¿Qué precauciones, entre otras, debe tomar para reducir la probabilidad de sufrir un accidente?

- A. Reducir la velocidad, frenar con suavidad y evitar pisar charcos u otras zonas de la vía que puedan ocasionar deslizamientos.
- B. Disminuir la distancia de seguridad y, trazar las curvas lo más inclinado posible.
- C. Circular pegado al vehículo que le precede evitará que la distancia de frenado aumente.



Quando circulemos en motocicleta con lluvia debemos tener en cuenta que la adherencia se reduce y, por tanto, el agarre al asfalto es menor. Es conveniente, frenar con suavidad y anticipación para evitar que las ruedas se bloqueen, además de adoptar otras precauciones como, aumentar la distancia de seguridad, reducir la velocidad y, en la medida de lo posible, evitar pasar por encima de charcos u otros elementos que puedan hacer que la motocicleta se desestabilice como las alcantarillas, rejillas, etc., ya que pueden convertirse en objetos resbaladizos.

12 Si ha dormido mal o no ha dormido lo suficiente debe tener en cuenta que...

- A. conducir por una autovía durante horas impide la aparición del sueño.
- B. no se encuentra en perfectas condiciones para conducir.
- C. una taza de café elimina la fatiga y le ayuda a concentrarse.



15 ¿Cuál de las siguientes razones puede explicar que el vehículo sea el factor de riesgo que aparece en un grado menor como causa principal de los accidentes de tráfico?

- A. A las importantes mejoras técnicas introducidas en su diseño y construcción.
- B. A que la edad media de los vehículos es cada vez mayor.
- C. A que en los últimos 20 años, los kilómetros recorridos han disminuido año tras año.



test SOLUCIONES

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



Motocicletas: así son sus siniestros en carretera

En la última década casi 2.400 motoristas se han dejado la vida en las carreteras. Analizamos varios ejemplos de los siniestros más peligrosos para este colectivo, uno de los más vulnerables en las vías.

- Carlos NICOLÁS FRAILE
- Ilustraciones: DLIRIOS

En 2024 fallecieron 286 motoristas en 278 siniestros mortales registrados

en las vías interurbanas, según datos aún provisionales de la DGT (recogidos durante las 24 horas después del siniestro). Sumando las víctimas mortales de los últimos 10 años, 2.385 con-

ductores y pasajeros de motocicletas han perdido la vida en siniestros en este tipo de vías.

“La siniestralidad de las motocicletas es más compleja por diversos motivos: mayor vulnerabi-

lidad del motorista, menor visibilidad y estabilidad de la moto, influencia de factores como la lluvia y el viento, las irregularidades de

SALIDAS DE VÍA

Falta de atención.
Una distracción le hace desviar la mirada de la carretera.



Revista Seguridad Vial



Fuente: DGT (datos provisionales 2024)



Error en la maniobra.
Calcula mal la frenada y entra en la curva demasiado rápido.



Baches, gravilla suelta



A velocidad excesiva no puede seguir la trazada correcta y se sale de la carretera.

SALIDAS DE VÍA

Este tipo de siniestro es el más común en moto en las vías interurbanas: en 2024 se registraron 131 salidas de vía mortales en carretera, en las que fallecieron 134 motoristas (datos provisionales). Durante la última década, su número ha aumentado progresivamente: en 2015 fallecieron 90 motoristas en salidas de vía en las carreteras; el año pasado fueron 44 más. En total, 984 motoristas han fallecido en este tipo de accidente en estos últimos 10 años.

Los estudios de siniestralidad señalan como causas principales de estos siniestros los excesos de velocidad, la falta de atención del conductor, las malas condiciones de la calzada y los errores en manio-

bras: “Uno de los errores frecuentes por parte del motorista es la mala gestión inicial de la velocidad en la fase de aproximación. Un mal cálculo, no frenar suficiente, hace que llegue a la curva a una velocidad inadecuada para trazarla”, explica Miguel Ángel Sánchez, coordinador especialista en Formación de Conductores de la DGT.

Y además de respetar los límites que impone la vía (velocidad, trazado, estado) y las condiciones ambientales, los especialistas inciden en la necesidad de conocer las limitaciones propias: “El motorista que afronta una curva a una velocidad no adecuada a su capacidad, puede cometer errores, como dirigir la mirada hacia fuera de la curva y salirse de la carretera o inclinar demasiado la moto, perder el equilibrio y caer. No sólo hay

que adaptar la velocidad a la curva y a las condiciones de la carretera, sino también a los propios límites”, afirma Sánchez.

Los datos provisionales muestran que más de la mitad de las salidas mortales de motos (74 de 131), en carretera en 2024, se produjeron en curvas. Aunque muchas también suceden en tramos rectos, sin riesgo aparente: “Ocurren cuando el conductor pierde el control de su vehículo y se desvía del camino debido a un exceso de velocidad, una pérdida de concentración”, explica el citado estudio del INTRAS. “Muchas salidas de vía en rectas ocurren por falta de concentración, por excesos de confianza o distracciones. La moto es un vehículo inestable y requiere más atención que el resto”, confirma el especialista en Formación de Conductores.



¿Y cómo es en ciudad?

La siniestralidad de las motocicletas en ciudad es completamente diferente a la de las carreteras por las propias características de la circulación en el entorno urbano: velocidades de circulación mucho más bajas y densidad circulatoria mucho más alta. En ciudad, los accidentes de moto se producen sobre todo "por la convivencia con otros muchos vehículos y peatones y por los numerosos puntos críticos que dan lugar a conflictos viales, como cruces, glorietas o semáforos", apunta el estudio elaborado por el INTRAS y añade que "determinadas maniobras imprudentes como el zigzagüeo entre vehículos, los cambios de carril sin señalar o sin mirar también aumentan el riesgo de colisiones en poblado".

la calzada, la mayor exposición a errores de otros conductores y diferencias en la velocidad hacen los siniestros más frecuentes y graves que en otro tipo de vehículos", explica Pilar del Real, jefa del Área de Planificación Estratégica del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

Entre los factores propios de la conducción, la velocidad excesiva estuvo presente en 101 siniestros mortales de motociclistas en las carreteras en 2024 -es decir, en uno de cada tres-, según las estadísticas oficiales (y aún provisionales) de la DGT. "Las altas velocidades a las que circulan algunos motoristas en las carreteras secundarias son la mayor causa de siniestralidad", explica el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) en un reciente informe sobre conductas imprudentes en motocicleta, que apunta además otros motivos como la existencia de un solo carril por sentido, las numerosas curvas, la convivencia con vehículos grandes, la irrupción de personas, vehículos y animales en la calzada...

Por tipo de accidente, las salidas de vía, las colisiones frontales y los alcances son los más letales. Los analizamos en detalle.

INVASIÓN DEL SENTIDO CONTRARIO



Los choques frontales son un tipo de siniestro de extrema gravedad, causados por adelantamientos imprudentes, cálculos erróneos de distancias y velocidades durante la maniobra de adelantamiento, visibilidad insuficiente o excesos de velocidad. En 2024, 41 motoristas perdieron la vida en siniestros de este tipo en vías interurbanas (datos provisionales).

"Antes de iniciar el adelantamiento en una carretera con un carril por sentido es necesario ver bien el punto exacto de retorno al carril derecho. El cálculo debe ser perfecto, la velocidad no debe superar la máxima de la vía y la maniobra debe finalizar antes de la línea continua, ya que puede comenzar una curva o una zona de mala visibilidad y no sabemos qué puede pasar. Por tanto, si no tengo espacio y tiempo para adelantar en condiciones de seguridad, es mejor abstenerse de hacerlo", aclara Sánchez.

INVASIÓN DEL SENTIDO CONTRARIO

37 Siniestros mortales
41 Fallecidos



Revista de Seguridad Vial

2

En prohibido. Vuelve al carril derecho en prohibido demasiado cerca de la curva y colisiona con el vehículo que viene de frente.



1

Adelantamiento imprudente. El motorista calcula mal la maniobra: no tiene el espacio ni la visibilidad necesarias para adelantar de forma segura.

Fuente: DGT (datos provisionales 2024)

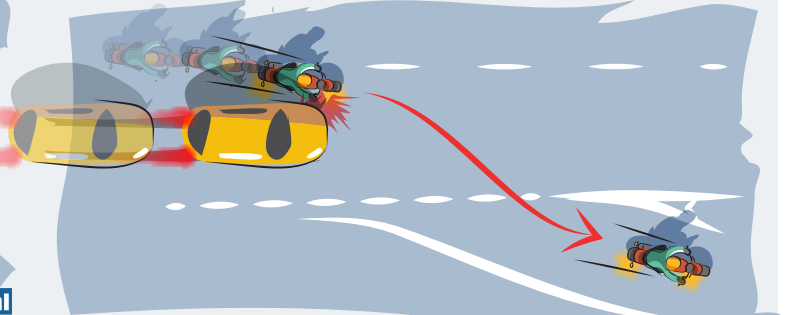
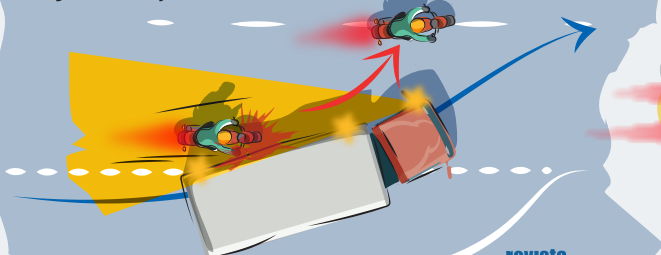
COLISIONES LATERALES

47
Siniestros
mortales
48
Fallecidos

■ Ángulo muerto del camión

Desplazamientos laterales de riesgo.
El conductor del camión no observa correctamente antes de cambiar de carril y pone en riesgo al motorista, al que obliga a frenar y maniobrar bruscamente.

El motorista cambia de carril sin observar ni señalizar y el conductor del coche debe frenar para evitar la colisión.



Fuente: DGT (datos provisionales 2024)

revista
TRAFFIC Y
Seguridad Vial

COLISIONES LATERALES ↑

En 2024, 47 colisiones laterales causaron la muerte a 48 motoristas. Este tipo de accidente suele ocurrir por la falta de observación y

señalización del conductor antes de un desplazamiento lateral, por ejemplo, un cambio de carril. También debido a una mala regulación del retrovisor. Actualmente, los sistemas de ayuda a la conducción en los vehículos modernos contribuyen a evitar este tipo de colisiones,

alertando al conductor de la presencia de otros vehículos en el ángulo muerto lateral. "El motorista debe evitar siempre ir en el ángulo muerto de otro vehículo. Hay que asegurarse de que los demás conductores también te ven bien", opina el especialista en Formación.

ALCANCES

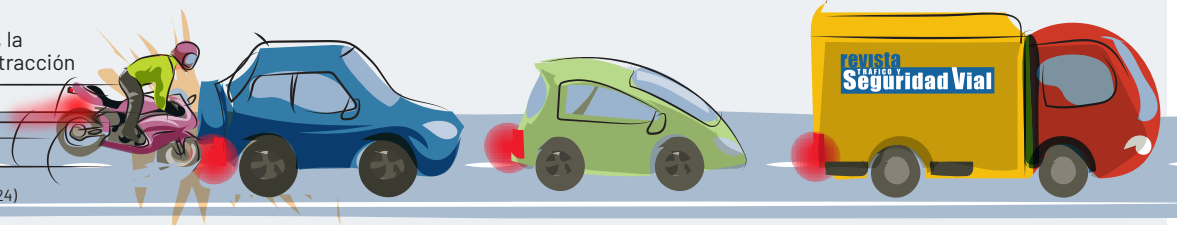
31
Siniestros
mortales
31
Fallecidos

En detenciones.
El conductor del coche colisiona contra el motorista por exceso de velocidad o falta de atención.

Para prevenir alcances durante una detención, el motorista puede mantener encendida la luz de freno trasera y situarse a la derecha dentro de su carril.



Sin distancia.
Una separación insuficiente, la velocidad excesiva o una distracción provocan la colisión.



Fuente: DGT (datos provisionales 2024)

ALCANCES ↑

Las grandes diferencias de velocidad entre vehículos y la falta de atención -de todos los conductores- provocan este tipo de accidentes tan graves para los motoristas: en 2024, los alcances causaron 31 fallecidos en las

carreteras (datos provisionales). Las frenadas repentinas por distracciones, la velocidad inadecuada y un cálculo erróneo de la separación con el vehículo que circula delante provocan este tipo de siniestros. "Para evitarlo debemos mantener una distancia de seguridad adecuada, que permita hacer una frenada

de seguridad sin colisionar con el vehículo de delante. También puede ocurrir cuando varias motos circulan en grupo demasiado juntas. En estas situaciones, lo ideal es circular alternando motos a derecha e izquierda. Además, así haces el grupo más pequeño", explica Miguel Ángel Sánchez.

DÍA METEOROLÓGICO MUNDIAL

Predecir **el clima**, una ciencia imprescindible

La meteorología es la ciencia que estudia los fenómenos que ocurren en la atmósfera de la Tierra como el clima, los vientos, y la lluvia, entre otros. En los últimos años, esta ciencia se ha vuelto esencial para el ser humano por la frecuencia y virulencia con las que se presentan algunos de ellos (lluvias torrenciales, huracanes, olas de calor extremo, sequías o fuertes borrascas de frío polar) en diferentes puntos del planeta. En estos casos, la predicción es fundamental para poder prevenir las consecuencias más terribles.

El 23 de marzo de 1950, bajo el auspicio de Naciones Unidas, se creó la Organización Meteorológica Mundial (OMM o WMO, por sus siglas en inglés, World Meteorological Organization), con el objetivo primordial de facilitar y garantizar la cooperación entre los diferentes servicios meteorológicos. En 2025 cumple 75 años. En 1960, la propia OMM decidió proclamar precisamente el 23 de marzo como Día Meteorológico Mundial para poner de relieve la contribución esencial de los servicios meteorológicos e hidrológicos nacionales a la seguridad y el bienestar de la sociedad. Ese día, se desarrollan numerosas actividades en todo el mundo y, además, cada año se elige un lema de actualidad, siempre relacionado con

el tiempo, el clima o el agua. “Juntos, achiquemos la brecha en los sistemas de alerta temprana” es el lema elegido para 2025. Este año el objetivo es subrayar la importancia de estos sistemas para salvar vidas ante los fenómenos más extremos.

En estos momentos la previsión meteorológica es uno de los pilares de la seguridad vial. De hecho, cuando se ofrece información sobre el tráfico, son incontables las ocasiones en las que se recomienda consultar los avisos meteorológicos antes de emprender una ruta, por si lo aconsejable es no salir o buscar carreteras alternativas para poder viajar con seguridad. En el caso de España, es la AEMET (Agencia Estatal de Meteorología), la que nos alerta si se esperan fuertes lluvias, una ola de calor, una tormenta de nieve o vientos huracanados.

Frente a estos fenómenos, es mejor ir preparados y conducir con precaución. Por eso, son tan importantes los avisos que emiten. Aprovechando la conmemoración del 23 de marzo, queremos recordar a todos esos profesionales que con su labor de información evitan que tengamos muchos más percances en la carretera.



ATROPELLOS EN PASOS DE PEATONES

A un paso

Entre 2014 y 2023, **1.047 personas** salieron de su casa, cruzaron la calzada por donde debían hacerlo, es decir, una zona habilitada para ello, y no volvieron nunca más tras sufrir un atropello. Sueños rotos, familias desgarradas y una pregunta difícil de responder: ¿Por qué seguimos dejándonos la vida en los pasos de peatones?

• David **LOSA**
• Infografía: **DLIRIOS**

No es fácil asumir que la movilidad de las personas siga provocando cada año miles de víctimas mortales (1.806 fallecidos en 2023, en España). Y menos aún que los usuarios más vulnerables sigan siendo 'vulnerados' en lugares donde tienen derecho a circular de forma segura, como los pasos de peatones.

"Sucedió un día de Reyes. Yo tenía 27 años y llegaba de un viaje. La llamé y me dijo que iba a bajar a recoger un perrito

que le había regalado mi hermana. Quedamos en vernos luego, pero ya no volví a hablar con ella", explica Montserrat Montal. Su madre, Anna María, de 58 años, salió de casa en Martorell (Barcelona) con nuevas ilusiones, pero al cruzar por un paso de peatones, pese a tener prioridad, fue arrollada por un turismo. En una calle donde el límite de velocidad era, en ese momento, 40 km/h, el vehículo circulaba a más de 70, según el informe policial. Anna María no superó el grave traumatismo craneoencefálico que le produjo el impacto y falleció tras cinco días en coma. *"El conductor se*

distrajo, no sabemos si con el móvil. Y no lo quiso reconocer, decía que el semáforo estaba en verde, que mi madre había cruzado mal. Por suerte, otro conductor que se había detenido en el sentido contrario, respetando la prioridad peatonal, lo vio todo", explica Montserrat, vicepresidenta de Afectados por Accidentes de Tráfico de PAT AP(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico).

CIUDADES, TERRITORIO HOSTIL.

Las cifras del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial (ONSV) de la DGT



del tablismo

Foto: ALBERTO ESPADA

sobre atropellos en pasos de peatones arrojan pistas sobre lo que hay detrás de estas tragedias: 1.047 muertos entre 2014 y 2023, casi un tercio de todas las muertes por atropello, y 8.353 personas heridas de gravedad, muchas con secuelas para toda la vida. La gran mayoría de los fallecidos (el 87%) se produce en vías urbanas. Y un dato revelador: en el 86,9% de los atropellos con fallecidos en estos pasos, el peatón no cometía infracción alguna, cruzaba correctamente. En cuanto a los factores concurrentes, al exceso de velocidad se suma la lacra de las

distracciones (en una quinta parte de los atropellos urbanos y en casi la mitad de los interurbanos). Los números también reflejan que las personas mayores de 65 años (7 de cada 10 fallecidos en pasos de peatones) son las más afectadas.

“Tenemos que ser conscientes de la doble vulnerabilidad de muchas personas, y especialmente de los mayores, para trabajar en el diseño de mejores intervenciones”, apunta Álvaro Gómez, director del ONSV. *“Debemos construir entornos más seguros, potenciar itinerarios accesibles, ajustando los límites de velocidad al mí-*

nimo posible”. En este sentido, hay un hito legislativo en España que ya da frutos. En mayo de 2021 entró en vigor la modificación del Reglamento General de Circulación que estipula un límite máximo de velocidad de 30 km/h en vías urbanas de un único carril por sentido de circulación. *“El balance de los tres primeros años de su aplicación revela que los peatones fallecidos por atropello en nuestras ciudades se han reducido un 16%”,* anuncia Gómez.

Al contribuir de forma determinante al calmando del tráfico, la consolidación de las ‘Ciudades 30’ constituye un buen punto ►►



Casi el 70% de los fallecidos por atropello en pasos de peatones son mayores de 65 años.

Foto: ALBERTO ESPADA

A un paso del abismo

► de partida para abordar los atropellos urbanos, tanto desde el punto de vista del número como de su lesividad. Hay que recordar un dato crucial: si una persona es atropellada a 50 km/h, su probabilidad de fallecer es del 80%. Pero si es atropellada a 30 km/h, la probabilidad se reduce al 10%. Por eso, restringir la velocidad es clave para minimizar daños, pero no basta.

“Corremos donde la infraestructura vial nos lo permite. En entornos urbanos, las personas tienen que ser protagonistas, y los vehículos tienen que adaptarse al peatón. Sin embargo, los pasos de peatones son un ejemplo de que hasta ahora no se ha hecho así”, explica Ana Montalbán, secretaria técnica de la Red de Ciudades que Caminan. En ellos, *“es el peatón el que normalmente tiene que descender de la acera y adaptarse a la trayectoria del vehículo. Es el peatón el que interrumpe su trayectoria, o bien porque tiene que esperar a que el semáforo le dé prioridad, o porque no hay un paso cercano y tiene que desplazarse para cruzar. Las ciudades están hechas para que los vehículos desplieguen su velocidad”*.

SI UNA PERSONA ES ATROPELLADA A 50 KM/H, SU PROBABILIDAD DE FALLECER ES DEL 80%.

EL CASO DE BURGOS. En los últimos cinco años han fallecido 11 personas por atropello en la ciudad de Burgos. Las dos últimas en febrero de este año, ambas en pasos de peatones. Esta ciudad castellana registró el año pasado 76 atropellos, de los que 53 (el 70%) tuvieron lugar en pasos de peatones. *“La gente pasa por donde debe y se les sigue atropellando. Algo no está funcionando”,* afirma Félix Martínez, experto en movilidad urbana y presidente de la asociación Andando Burgos. *“No se está implementando una política de calmado del tráfico como se debería, y ahí incluimos tanto la disminución del volumen*

de tráfico como la velocidad de circulación. Ir a 32 km/h quizá no sea una velocidad excesiva, pero sí inadecuada en muchos casos. El Reglamento dice que al acercarnos a un paso de peatones siempre tenemos que reducir la velocidad ante la posibilidad de que haya peatones”.

Más allá de las leyes, en la configuración de las urbes hay circunstancias que influyen en los atropellos y sobre las que puede actuarse: *“No es lo mismo tener carriles de circulación de 3,50 metros de ancho o más, a que sean más estrechos y apropiados para el entorno urbano. Está demostrado que cuanto más estrecha es la calzada por donde circulas, más despacio y atento vas”,* apunta Martínez.

Pasos, ¿con o sin semáforo?

No hay una respuesta, ya que su conveniencia no puede valorarse de forma aislada. Ana Montalbán, de la Red de Ciudades que Caminan advierte de que “un entorno urbano sin semáforos o con un mínimo número de ellos es lo ideal, pero sólo es posible en una población donde el tráfico se ha pacificado: su velocidad es lenta y quienes conducen saben que el tránsito peatonal es prioritario. Ello implica reducción del ancho y del número de carriles, pasos sobreelevados, miniglorietas...” En España hay varias experiencias, en ciudades de cierta envergadura, que apostaron por eliminar los semáforos y presumen de bajos índices de siniestralidad, como las madrileñas Pinto (56.000 habitantes) y Las Rozas (casi 100.000 hab.). La pionera en acabar con los semáforos en España fue, en el año 2000, Amorebieta-Etxando (Bizkaia), con casi 20.000 habitantes.

En Burgos, como en otras muchas ciudades, las avenidas que soportan más tráfico, arterias principales con más de un carril por sentido y velocidad máxima de 50 km/h, son las que más atropellos graves registran. Y también los nuevos ensanches, que repiten patrones erróneos del pasado: *“Son zonas de dimensiones inhumanas, con distancias enormes, pensadas sólo para el coche, donde además, al tener poco tráfico, se favorece la velocidad, con pasos de peatones distanciados, isletas con senderos peligrosos en las medianas...”,* advierte el experto de la asociación Andando Burgos.

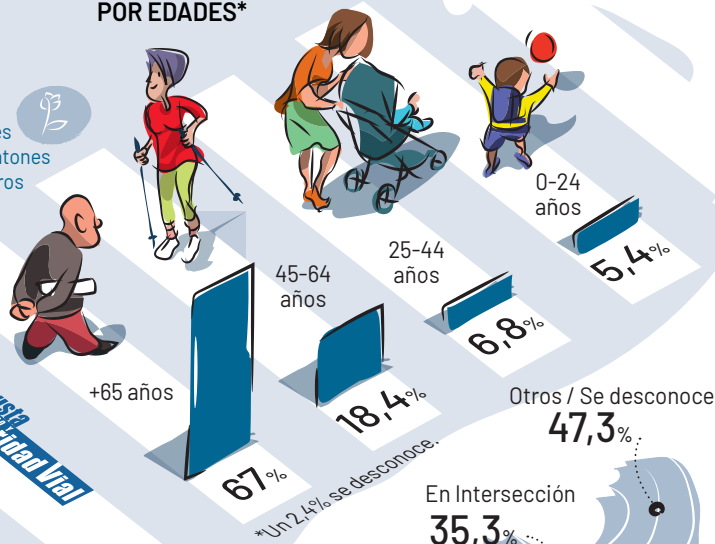
RADIOGRAFÍA DEL PEATÓN FALLECIDO EN PASO DE PEATONES (2014-2023)

TOTAL DE PEATONES FALLECIDOS EN PASOS DE PEATONES

1.047 → 30%

Peatones fallecidos en pasos de peatones frente al total de peatones fallecidos en siniestros viales

POR EDADES*



VÍAS URBANAS

87%

VÍAS INTERURBANAS

13%



POR SEXOS

Hombre 56,5%

Mujer 43,5%



En Intersección 35,3%

En recta 17,4%

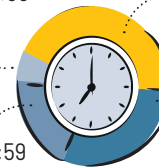
HORA

00:00 - 06:59 5,8%

07:00 - 13:59 43,6%

20:00 - 23:59 20,1%

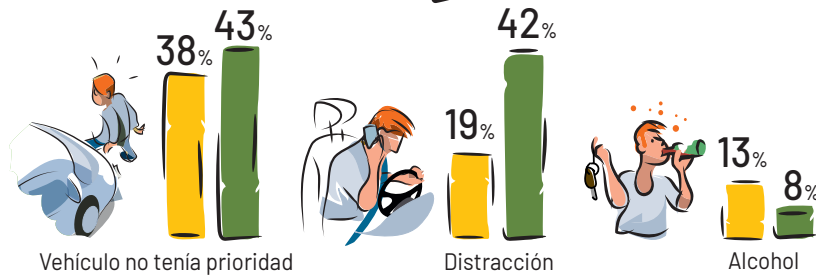
14:00 - 19:59 30,5%



FACTORES CONCURRENTES*

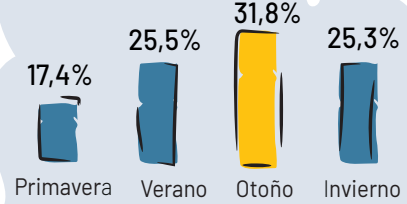
Circunstancias relativas al conductor que interviene en el siniestro

Vía urbana (amarillo) / Vía interurbana (verde)



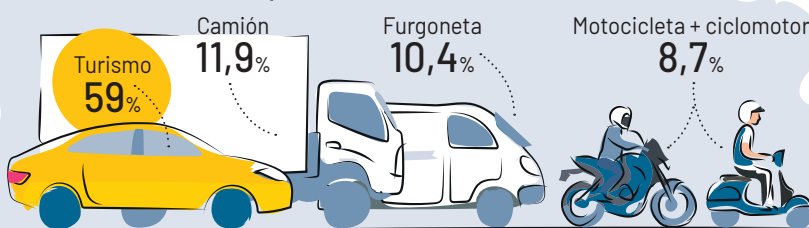
*Datos de 2023, Cataluña y País Vasco excluidos.

ESTACIÓN DEL AÑO

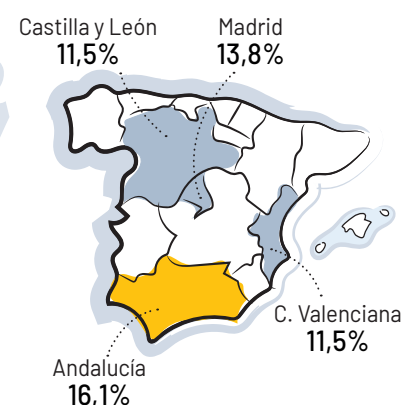


Mes con más atropellos: Diciembre 11,17%

POR TIPO DE VEHÍCULO QUE ATROPELLA



CC. AA. CON MÁS FALLECIDOS



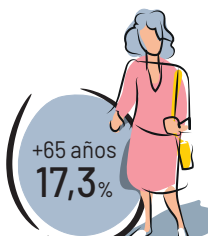
ÍNDICE DE LETALIDAD

Número de peatones fallecidos en paso de peatón en tramo de edad / número de fallecidos en accidente de tráfico en tramo de edad x 100.

Total población 8,4%



+65 años 17,3%



+85 años 25%



Fuente: Observatorio Nacional de la Seguridad Vial.

A un paso del abismo

► Ana Montalbán, de Ciudades que Caminan, tiene claro que el problema de los atropellos “es una cuestión de educación vial, de vigilancia y, sobre todo, de cambiar los entornos con otra jerarquía de prioridades. En la pirámide invertida de la movilidad urbana, el peatón debe estar en la cima. Si hay un atropello por error humano, es mejor que se produzca a 20 km/h que a 60, la diferencia es la vida. Hay que pacificar el tráfico, por supuesto, interrumpir la trayectoria lineal de los vehículos, hacer carriles más estrechos y/o reducir su anchura en las inmediaciones de los pasos de peatones, crear calles de convivencia, semipeatonizar con la señal S28 o directamente peatonizar. Se trata de impedir físicamente que los vehículos puedan correr en la ciudad, y así los usuarios más vulnerables puedan moverse con seguridad”.

José Antonio López, concejal de Movilidad de Burgos, reconoce que están “bastante preocupados” por la sucesión de atropellos (243 entre 2022 y 2024): “Se dan situaciones, como las distracciones, tanto del peatón como del conductor, en circunstancias difíciles de explicar. Por ejemplo, tenemos un paso de peatones conflictivo, en una calle regulada con radar sancionador, una línea recta con perfecta visibilidad, sin obstáculos en la vía...”. López asegura que el Ayuntamiento burgalés ha invertido unos 3 millones de euros en los dos últimos años para afrontar la ‘plaga’ de atropellos. “Hemos actuado en los pasos de peatones de forma muy ambiciosa. Por un



Pasos inteligentes ‘made in Spain’

Aunque estadísticamente hay más atropellos en pasos de peatones por el día (hay más tráfico y viandantes), la oscuridad es uno de los grandes enemigos de los peatones. La empresa española Sialtrónica, con sede en Avilés (Asturias), ha encontrado una solución para que se iluminen de forma inteligente, especialmente en los pasos no semafóricos: “Cuando el peatón va a cruzar, hay un sensor en el propio poste de la señal S13 que lo detecta y desencadena la iluminación, tanto de esa señal vertical, como de las placas solares que están instaladas en los extremos de las líneas del paso de peatones”, explica Lorena Turrado, directora de i+D de Sialtrónica. Con apenas dos años de vida, esta empresa ha instalado ya unos 60 sistemas inteligentes en pasos de peatones, tanto en España (Canarias, Extremadura, País Vasco o Asturias), como fuera (Chile, Grecia, Islandia...). Turrado puntualiza que, aunque no hay un precio estándar, el coste medio de este tipo de instalación ronda los 15.000 euros.

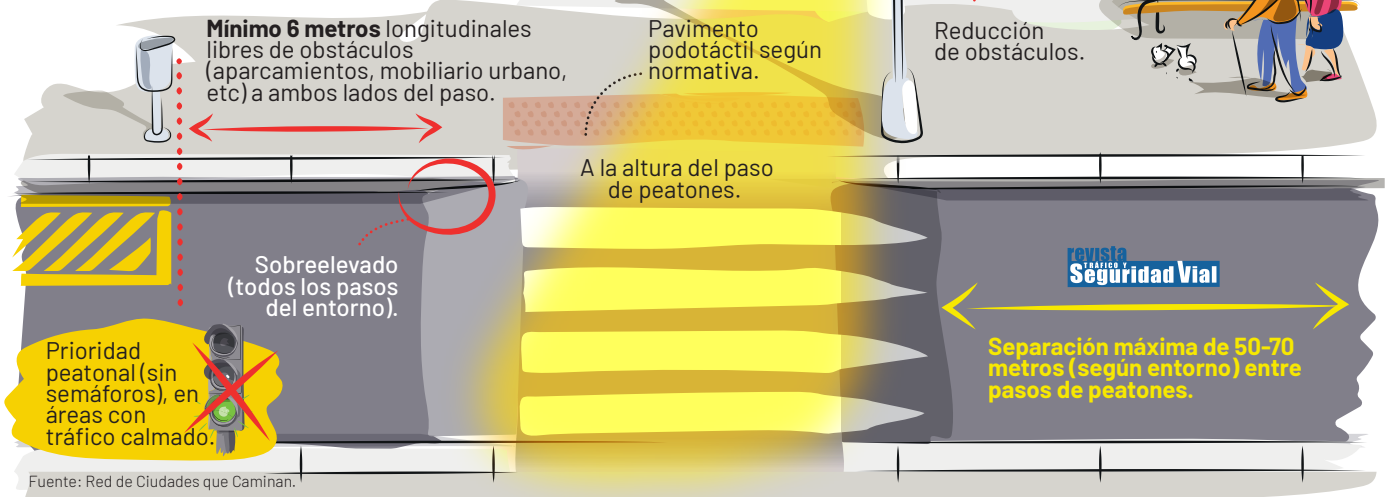


Paso de peatones sobreelevado en Pamplona

lado, modificando la regulación semafórica, eliminando el ámbar permanente, aumentando los tiempos del verde para el peatón, cambiando pulsadores por la detección automática de peatones, o instalando 58 pasos de peatones inteligentes, que detectan al peatón y advierten al conductor de su presencia”, explica el concejal, que achaca parte del problema a la geografía urbana: “Burgos es bastante llana y se extiende a lo largo del río, hay muchas rectas y la circulación invita a la velocidad”.

Pese a la inversión millonaria, de momento los resultados no son todo lo positivos que esperan en esta ciudad. “Me consta que se lo están tomando en serio, pero creemos que de manera errónea”, explica Félix Martínez, de Andando Burgos. “Se está apostando mucho por la tecnolo-

ASÍ SERÍA EL PASO DE PEATONES IDEAL



Fuente: Red de Ciudades que Caminan.



gía, que tiene sus pros y sus contras, pero que no está disminuyendo los atropellos. Hay que dar un paso más, aunque vaya en contra de la llamada 'cultura del coche'. Ana Montalbán, de Ciudades que Caminan, cree que ciertas actuaciones, aunque impopulares, son necesarias: "Si hago un carril más estrecho o pasos sobreelevados, te fastidio porque no puedes correr. Si peatonalizo, te fastidio porque no puedes entrar... Pero si pongo un paso de peatones que se ilumina cuando detecta a un peatón, eso no fastidia a nadie. No digo que no se haga, todo suma, pero no es la solución".

PAMPLONA BUSCA OTRAS VÍAS.

Otra ciudad que también tiene un historial de atropellos importante en pasos de peatones es Pamplona. Sin embargo, allí, las actuaciones de los últimos años parecen estar dando resultado, pasando de 150 atropellos en 2019 a 104 en 2024, con 4 fallecidos en los últimos 5 años (frente a los 14 del lustro anterior).

Uno de los hitos que ha marcado el camino es el "Plan de Adecuación de los Pasos Peatonales de la Ciudad de Pamplona" (2020), en el que se inventariaban los 2.627 pasos de peatones y se proponía actuar sobre ellos bajo la premisa de "convertir a las personas en los principales protagonistas". En palabras de Juan Manuel Gil, director de Seguridad y Convivencia Ciudadana del Ayuntamiento de Pamplona: "Se han tomado medidas como poner cojines berlineses, avances de acera para estrechar el paso de peatones, pintura de doble com-



Interurbanas

Aunque el número de atropellos en pasos de peatones en vías interurbanas es menor que en ciudad (un 13% del total, entre 2014 y 2023), la proporción de fallecidos es mayor, ya que la velocidad de los vehículos en estas vías es superior. Además, el factor distracción es más influyente, estando presente en un 42% de los siniestros. La DGT, en coordinación con los titulares de las vías, trabaja para mejorar la seguridad de los pasos en localizaciones conflictivas, como zonas de polígonos, paradas de autobuses, etc. En este sentido, la DGT calcula que, con actuaciones como el estrechamiento de la calzada en zonas cercanas a núcleos urbanos, la instalación de semáforos con pulsador para la activación de señalización luminosa o la separación de la calzada mediante refugio central con bordillo, se puede reducir la siniestralidad un 25% en estos puntos.

ponente para que las ruedas no deslicen, y actuaciones para asegurar la visibilidad en los prepasos de peatones... Hemos intervenido de momento en 848 pasos, priorizando por la siniestralidad de los mismos". En total, más de 900.000 euros invertidos.

En la búsqueda por dotar de más seguridad a los pasos de peatones, Pamplona también ha dedicado recursos a hacer ensayos, "como la puesta en marcha de pasos asimétricos, que dan mayor amplitud de paso al peatón, pero no conseguimos mucho. Al final, estrechar la calzada y exponer menos al peatón al tráfico es lo que nos da más resultado, y seguir calmando el tráfico. Además, estamos haciendo avances de acera, y evitando grandes distancias de cruce en vías 50, las más peligrosas", asegura Gil.

LA VISIBILIDAD, VITAL. Uno de los aspectos sobre los que desde la Dirección General de Tráfico se está insistiendo es el de la visibilidad en los pasos de peatones. La idea es impedir que el mobiliario

urbano o los vehículos estacionados en las zonas contiguas a los pasos la reduzcan, tanto para los peatones como para los conductores. Lo que hoy es sólo una recomendación, muy pronto será ley, cuando culmine la tramitación del nuevo Reglamento General de Circulación. Según el mismo: "No se permitirá el aparcamiento de automóviles en al menos los 6 metros anteriores al paso de peatones si la acera está alineada con el límite exterior -el más cercano a la acera- de la banda de estacionamiento, o en los 3 metros anteriores si la acera -adelantada en ese tramo- está alineada con el límite interior de la banda de estacionamiento". Según Marta Martínez Cámara, jefa del Área de Vigilancia de la Subdirección Adjunta de Circulación de la DGT, el objetivo es "mejorar la seguridad de los peatones, y especialmente de los más vulnerables, como menores, personas mayores o con movilidad reducida, evitando que ningún obstáculo impida que los vehículos puedan detectarlos con suficiente anticipación para detenerse".

UNA 'MARCHA' MENOS. Por último, es importante volver a poner el foco sobre los usuarios 'doblemente vulnerables': "El problema es que la ciudad no está adaptada al ritmo de sus capacidades físicas. Si ponemos pasos de peatones cada 100 metros, les estamos obligando a hacer un esfuerzo enorme. Puede que una persona mayor se vea obligada a cruzar por donde no debe por no poder estar más tiempo de pie. O quedarse en medio porque el semáforo no le da suficiente tiempo para cruzar", explica Félix Martínez, quien cree que en el diseño de las ciudades no se tienen en cuenta muchas circunstancias: "Se estima que el peatón camina a unos 4,5 km/h, pero eso es una media antropométrica, no la realidad. Hay niños, ancianos, personas que llevan un carro de bebé, que transportan bolsas, gente con muletas... La ciudad tiene que adaptarse a todos".

En su apuesta por un urbanismo más humano, muchas ciudades están cambiando, aunque no todas al mismo ritmo. En el recuerdo quedarán para siempre las personas que no terminaron de cruzar un 'maldito' paso de peatones: "Me costó mucho asimilar que una persona sana puede salir cualquier día a la calle y desaparecer para siempre. Es brutal", lamenta, recordando a su madre, Montserrat Montal. ♦

EL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN ASEGURARÁ LA VISIBILIDAD DE LOS PASOS.

El compromiso de la sociedad civil

La implicación de entidades públicas y privadas y de personas particulares que desde sus ámbitos se esfuerzan en innovar, comunicar, educar, planificar o idear estrategias **en favor de una movilidad segura, merece ser destacada.** Algunos protagonistas del ámbito de la seguridad vial reconocen esta labor con la entrega de galardones.

• Nuria HERRAIZ

• Fotos: Alberto ESPADA

El trabajo en favor de la seguridad vial tiene su recompensa en la reducción de siniestros viales, en la atención a las víctimas y en la concienciación y educación desde las edades más tempranas. Pero, además, muchas de estas iniciativas son reconocidas públicamente por entidades que entienden que esta labor es fundamental para proyectar en la sociedad la necesidad de trabajar por reducir a cero las víctimas de siniestros viales.

“La participación activa de organizaciones, empresas y ciudadanos, puede generar cambios significativos en la conciencia pública sobre los riesgos viales y ayudar a presionar a los gobiernos para que implementen medidas más eficaces y promuevan una cultura de seguridad vial. Su compromiso también facilita el desarrollo de soluciones innovadoras y la creación de un entorno más seguro, al ser un actor clave en la identificación de problemas y en la promoción de acciones concretas para reducir la siniestralidad”, aseguró el director de Tráfico, Pere Navarro, en el IV Congreso Mundial Ministerial de Seguridad Vial en Marrakech.

Navarro está convencido de que *“este tipo de galardones no hacen más que poner en valor que tenemos una sociedad civil altamente comprometida”* con

la seguridad vial, como aseguró en septiembre de 2024, en la entrega de los V Premios de la Fundación CNAE.

Estas son algunas de las distinciones que se conceden en España a proyectos y actitudes que participan del sistema seguro de la movilidad al potenciar avances en usuarios -formados e informados-, infraestructuras y vehículos seguros, políticas sostenibles y atención tras el siniestro. La DGT participa como jurado en varios de ellos.

Premio Periodístico de Seguridad Vial y Premio Emprendedores de Fundación Línea Directa

“Reducir el número de fallecidos y heridos en carretera no depende solamente de la gestión de la Administración. La lucha contra la mortalidad es tarea de todos”, afirma Mar Garre, directora general de la Fundación Línea Directa. Con esta filosofía, las 21 ediciones de sus premios periodísticos, celebradas desde 2004, han buscado incentivar la publicación y difusión de reportajes y artículos sobre la seguridad en



carretera. "El periodismo tiene una gran labor a la hora de crear opinión, generar debate y señalar áreas de mejora en un tema de vital importancia para todos, como es una movilidad segura", asegura Garre.

Dotados con 10.000 euros, se puede optar a tres categorías (Prensa escrita y Medios online, Radio y Televisión). También condecoran a entidades comprometidas con el Premio Solidario, que se suma al Premio Honorífico, concedido a sólidas trayectorias que han trabajado por la seguridad en carretera.

La Fundación también tiene en marcha los premios Emprendedores y Seguridad Vial, que este año celebra su edición número 11.



Premios Ponle Freno a la Seguridad Vial de Atresmedia y Fundación Axa

La iniciativa de responsabilidad corporativa Ponle Freno, de Atresmedia, nació en 2008 para contribuir a salvar vidas, recomendar prácticas y hábitos de conducción seguros, promocionar la educación vial y colaborar activamente con todos los actores de la sociedad que trabajan en la seguridad del tráfico. "Pensamos que nuestro papel no era sólo hacer pedagogía en la televisión, radio o medios digitales..., quisimos salir de la pantalla y saltar a las calles y carreteras de España a sumarnos a todo el fantástico grupo de entidades que trabajan activamente por la Seguridad Vial en nuestro país", afirma Javier Bardají, consejero delegado de Atresmedia.

Los galardones que conceden Atresmedia y Fundación Axa se encuentran en su 17ª edición, y cuentan con las

Otros premios de ámbito nacional

Nombre	Entidad que lo concede
Premios Prevencionar	Prevencionar.com
Premio Nacional ACEX a la Seguridad en Conservación	Asociación de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX)
Premio de Seguridad Vial al Talento Joven en Ingeniería Civil y de Obras Públicas	Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas
Premio Ciudades que Caminan	Red de Ciudades que Caminan
Premio Internacional Abertis de Investigación sobre gestión de infraestructuras del transporte y seguridad vial	Fundación Abertis, Universitat Politècnica de Catalunya y Universidad Politécnica de Madrid
Premios Nacionales de Seguridad Vial y Educación Vial para las Policías Locales	Unijepol (Unión Nacional de Jefes y Directivos de Policía Local)
Premios Educa Ciudad Zero	Asociación de Profesionales para la Seguridad Vial (AIPSEV)

categorías Mejor Acción de Seguridad Vial, Ponle Freno Junior, Protagonista Ponle Freno y el Premio Axa a la Innovación y Desarrollo en la Seguridad Vial, además de menciones extraordinarias.

Su éxito se ha visto a su vez recompensado con la evidencia de que "también ayudan a salvar vidas. Por ejemplo, cuando premiamos en 2014 como Mejor Iniciativa al sistema Crossafe de CI-DRO; gracias a la notoriedad del premio, el sistema salvacunetas fue contratado en varios tramos de carretera en los que los últimos accidentes ya no han producido víctimas", se enorgullece Bardají.



Premios a la Innovación Social de Fundación Mapfre. Categoría de Movilidad Segura y Sostenible

Desde su creación en 2017, "algunos de los proyectos presentados han sido reconocidos socialmente y se han aplicado de forma exitosa", asegura Antonio García Infanzón, de Prevención y Seguridad Vial de la Fundación. A sus convocatorias se han presentado más de

2.145 participantes provenientes de las diferentes regiones geográficas en las que se desarrolla la competición: Brasil, resto de Latinoamérica, Europa y Estados Unidos. Todos comparten un mismo objetivo: "Hacer viable su propuesta de solución para problemas que trascienden a su entorno", señala García Infanzón.

Cada una de las categorías está dotada con 40.000 euros y además los finalistas cuentan con el apoyo de Red Innova para acompañar a los proyectos en su crecimiento y escalabilidad.



Premios Fundación CNAE

La Fundación de la Confederación Nacional de Autoescuelas distingue con sus galardones a entidades y personas cuya actuación en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad sostenible es reseñable. "Premios como los nuestros motivan e incentivan el compromiso, la innovación y la divulgación en materia de seguridad vial, y son muy necesarios. Además, su promoción pone en valor el papel de los profesionales de la formación vial en nuestra forma de movernos cada ▶▶

El compromiso de la sociedad civil

►► *día*” asegura Enrique Lorca, presidente de la Fundación CNAE.

Hasta la fecha se han celebrado cinco ediciones: “Nuestros premios son bienales para proporcionar mayor recorrido a los proyectos”, explica Lorca. En ellos se han premiado iniciativas en tres categorías, dotadas con 3.000 euros cada una: Innovación en Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, Compromiso y Mejor Labor Divulgativa, además de la Medalla de Oro de la Fundación y el Premio Fundación CNAE a la Solidaridad, destinados ambos a instituciones de gran relevancia social.



Premios Aesleme Juan García Reneses

Con su primera entrega en 2023, los de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (Aesleme) son unos galardones jóvenes, pero que tienen tras de sí la experiencia de una acción comprometida y potente que lleva desde 1990 trasladando sus mensajes de prevención a más de 5 millones de personas para evitar siniestros viales. “Consideramos que es muy importante reconocer a otras entidades y personas, cuyo compromiso con la prevención y mejora de la vida de las víctimas de tráfico, merece un reconocimiento y anima a continuar con esta labor”, afirma Mar Cogollos, directora de Aesleme.

Entrega cuatro categorías: Premio Compromiso por la Educación Vial para colegios/institutos y profesores que realizan actividades extraordinarias para difundir el mensaje de una movilidad respetuosa y de una convivencia vial pacífica y sin víctimas; Premio a los Prime-

ros Intervinientes tras un siniestro vial; Premio a las Ayudas Técnicas o Rehabilitación, como el recibido el año pasado por el equipo responsable del primer exoesqueleto pediátrico. Finalmente otorgan el Premio Mejor Influencer en Seguridad Vial, al mejor contenido y esfuerzo por llegar al mayor número de personas y, en 2024 entregaron un Premio Honorífico, a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.



Concursos de fotografía y cartas y dibujos escolares de Stop Accidentes

Esta asociación de víctimas de siniestros viales lleva desde 2005 organizando concursos con los que involucrar a la población, en especial a los más pequeños, para crear materiales originales e imaginativos que interpelen a la sociedad sobre la seguridad vial. En 2008 arrancó el concurso fotográfico “Peatón, no atraveses tu vida”, que se mantiene en la actualidad. A él se sumó entre 2015 y 2017, un concurso de cortometrajes, y el concurso “AsfalRelatos”, creado durante la pandemia y convocado de 2020 a 2022 para relatos de alumnos de FP y de la ESO que incidieran en el mensaje de la movilidad segura.

Dirigidos a niños y niñas de Educación Infantil, Stop Accidentes ha promovido la iniciativa “Ahora vamos andando al cole”, de ámbito nacional, y en Galicia el concurso ANCAS (“Asociación de niños caminantes”), con el objetivo de incentivar un modelo de convivencia en un espacio compartido tanto urbano como rural y orientado hacia la problemática de la comunidad escolar.

“El propósito es involucrar a la población estudiantil de edades más tempranas. Impulsar una nueva cultura de la movilidad sostenible, segura e inclusiva, y hacerlo desde la parte más joven de la sociedad”, afirma Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes.



Concurso de Cortometrajes de Educación Vial, Fundación RACE

Junto a distintos patrocinadores -este año el Grupo Lego- y con MMT Seguros, el Real Automóvil Club de España realiza convocatorias enfocadas a la parte más joven de la sociedad. En la edición 2024-2025, recién abierta, entregará los Premios Educación Primaria y Educación Secundaria, de Fundación RACE; Premio Educación Especial; y el Premio Institucional MMT Seguros, a la organización que destaque por su labor en movilidad y seguridad vial.

“Después de unos inicios difíciles, tras 13 años tenemos 1.470 vídeos presentados y más de 600 colegios participantes repartidos por todo el territorio nacional. Y las visualizaciones superan ya los 3,5 millones. Lo que buscamos inicialmente es que los niños desde edades tempranas empiecen a generar esa conciencia de seguridad vial haciendo tareas por ellos mismos, que además de la formación que reciben como parte del currículo escolar, aprendan actuando. Una concienciación que se genera desde la base, y la entrega de premios quiere potenciar esa acción”, asegura David Fernández, responsable de Movilidad, Estudios e Investigación de la Fundación RACE. ♦

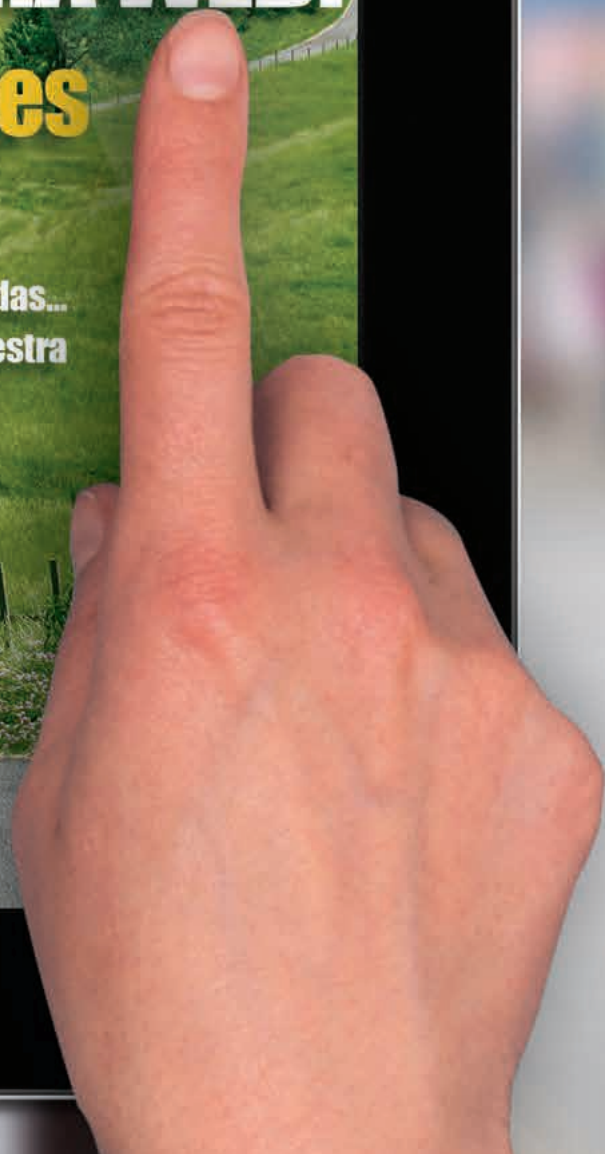
Toda la información del tráfico está en la revista



¡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



Emergencias en carretera: ¿sabe qué hacer?

Una situación de emergencia puede sorprendernos en la carretera si no estamos preparados. Protección Civil da **las claves para evitar que nevadas, fuego, lluvias o viento sean un riesgo** cuando vamos al volante.



• Carlos NICOLÁS FRAILE

Los riesgos meteorológicos -o de otra índole- como el frío, el calor intenso, los incendios, las nevadas o los vientos fuertes pueden suponer en ocasiones un peligro para las personas, también cuando salimos de viaje. Hablamos con la Dirección General de Protección Civil y Emergencias (DGPCyE) para conocer las medidas de prevención y autoprotección que los usuarios de las vías deben poner en práctica cuando las condiciones en la carretera se complican.

La primera recomendación es esta: *“Si sale usted de viaje y hay fenómenos atmosféricos adversos, busque información en canales oficiales (radio, webs y redes sociales) y esté al tanto de las últimas alertas meteorológicas y del estado de las carreteras y de la circulación”,* destaca el portavoz de Protección Civil, quien nos apunta las principales medidas a adoptar en cada situación.

1 LLUVIAS INTENSAS

La Agencia Estatal de Meteorología (AEMET) establece que el riesgo meteorológico comienza a partir de las lluvias fuertes, esto es, precipitaciones que descargan entre 15 y 30 mililitros por hora. Así que, en caso de lluvias

fuertes, muy fuertes o torrenciales, y si va a viajar con una previsión de lluvias intensas, siga estas recomendaciones.

- **Vías principales.** Utilice preferentemente autopistas y autovías.

- **Lejos de los cauces.** Para evitar ser sorprendidos por una crecida, manténgase alejado y no estacione cerca de ríos, ramblas, torrentes secos y zonas bajas de laderas. *“Nadie espera una crecida de agua súbita, puede ser cuestión de minutos. Por eso son las más peligrosas”* destaca la DGPCyE.

CUANDO VIAJE CON MAL TIEMPO, INFÓRMESE DE LAS ALERTAS Y DEL ESTADO DE LAS CARRETERAS.



2 INUNDACIONES Y RIADAS

Las lluvias torrenciales que provocan inundaciones son fenómenos habituales en ciertas épocas del año, especialmente en el arco mediterráneo. En estas situaciones, Protección Civil recomienda ante todo *“localizar las zonas más altas del lugar para ponerse a salvo de una crecida del agua”*. En la carretera, estos son los riesgos más habituales:

- **Balsas de agua.** Las lluvias intensas pueden formar balsas de agua sobre la calzada que impiden seguir circulan-



Atrapado dentro del coche

Cuando empieza a subir el nivel de agua, el vehículo va perdiendo adherencia al suelo y puede llegar a ser arrastrado, dependiendo de la fuerza del agua y de la pendiente del terreno, según explican fuentes de Protección Civil: *“Atrapados dentro de nuestro vehículo en una riada, lo primero es llamar al 112 para alertar a los servicios de emergencia, avisar de nuestra situación y darles la ubicación”*.

Si debemos abandonar el vehículo, *“siempre que sea posible, es mejor salir por la ventanilla antes que por la puerta, bajando el cristal o rompiéndolo si es necesario. No abriremos la puerta para evitar que entren agua y objetos arrastrados”*.

No obstante, en Protección Civil destacan el enorme riesgo y la dificultad de salir del coche en medio de una riada: *“Es una situación extrema, en la que hay que valorar qué hacer bajo una gran tensión. Siempre que sea posible, saldremos del vehículo para buscar un lugar seguro. Pero si la corriente impide ponerse a salvo, buscaremos refugio en el techo del coche e intentaremos ser visibles a los equipos de rescate”*, añaden.

do. Por eso, dé la vuelta si es posible; en autopistas o autovías, llame al 112 y espere el rescate en lugar seguro.

- **Torrentes.** Evite tramos inundados con corrientes de agua, aunque a simple vista puedan parecer inofensivos: la fuerza del agua puede arrastrar su vehículo. *“Es preferible dar la vuelta y buscar otro camino. Cuando no se puede, no hay que forzar”*, explican en la DGPCyE.



3 GRANDES NEVADAS

Protección Civil recomienda especial precaución cuando circulemos por vías de alta capacidad en zonas de montaña o de interior. *“Las carreteras en Castilla y*

León o en sistemas montañosos como Pirineos o Sistema Central, por ejemplo, son nudos de comunicación importantes donde las grandes nevadas son recurrentes”, señalan. *“Lo ideal es planificar el viaje. Y si no queda más remedio que salir a la carretera con previsión de nevadas, salga siempre acompañado y bien equipado”*.

- **Depósito lleno.** Asegúrese de repostar para iniciar el viaje con el tanque lleno de combustible.

- **Mejor con luz.** Es preferible conducir de día. De noche la visibilidad es peor y pueden presentarse los problemas de las placas de hielo sobre la calzada y el cansancio en el conductor.

- **Escape libre.** Asegúrese de que el tubo de escape no queda taponado si la parte trasera del coche toca con acumulaciones de nieve.

- **Imposible circular.** Si queda atrapado por una nevada en plena carretera, permanezca dentro del coche con el motor y la calefacción encendidos, renovando el aire dentro del habitáculo. Llame al 112 para dar referencias de su ubicación. Si la detención se prolonga, evite dormirse con el motor en marcha.



4 INCENDIOS FORESTALES

En el caso de los incendios forestales, la Guardia Civil de Tráfico y el resto de Fuerzas de Seguridad del Estado hacen cortes preventivos en las carreteras para que trabajen los medios de extinción y para proteger del fuego y del humo a los usuarios de las vías de acceso cercanas. En estas situaciones, se recomienda de nuevo mantener la calma y seguir las recomendaciones oficiales de seguridad y de los agentes en carretera.

- **Nunca lo atraviese.** Bajo ninguna circunstancia trate de cruzar si el fuego ha pasado de un lado de la carretera, el humo puede desorientarle e intoxicarle y ►►

Emergencias en carretera: ¿sabe qué hacer?

►► causar colisiones con otros vehículos que circulen por ese tramo. Dé la vuelta y llame a los servicios de Emergencia (112).

- **Atrapados.** Si se ve bloqueado y desorientado en una carretera en medio de un incendio, llame inmediatamente a Emergencias. En una situación así, es muy posible que no encuentre una salida por sí mismo ni sepa en qué dirección está ni hacia donde avanza el fuego.



tos. Tenga en cuenta además que pueden presentarse de forma súbita e imprevisible. Si viaja, manténgase informado de las previsiones sobre posibles tormentas eléctricas.

- **Bloqueados en la tormenta.** En caso de vernos sorprendidos por una tormenta con rayos y no podamos seguir circulando, a falta de mejor refugio permanezca dentro de su vehículo. Cierre las puertas, suba las ventanillas y apague el motor.

7 TEMPERATURAS EXTREMAS

La AEMET considera ola de calor el “calentamiento importante del aire o la invasión de aire muy cálido con una duración de varios días”. En épocas de temperaturas muy altas, la DGPCyE insiste en la importancia de “evitar la exposición

durante las horas de mayor incidencia del calor y tomar agua abundante y comidas ligeras ricas en sales minerales”.

No obstante, si tiene que circular en estas condiciones, recuerde que el calor excesivo provoca fatiga, disminuye los reflejos y se ve peor, de forma que tardamos más en reaccionar y cometemos



más errores. Se calcula que, con altas temperaturas, el riesgo de accidente aumenta hasta un 20%. Tenga en cuenta, además, estas recomendaciones:

- **Prepare su vehículo.** Revise los niveles de líquidos y asegúrese de su buen estado general antes de salir.

- **Evite conducir** en las horas de más calor, entre las 13:00 y las 17:00.

- **Descanse.** Pare cada dos horas o cada 200 kilómetros. Y ante cualquier señal de fatiga al volante, deténgase.

- **Deslumbramientos.** Evite perder visibilidad a causa de los reflejos del sol con unas gafas adecuadas.

- **Dentro no.** Nunca deje a personas -tampoco a ningún animal- dentro del habitáculo, ni siquiera durante unos minutos: el calor extremo y la falta de ventilación disparan la temperatura en el interior y sus ocupantes quedan expuestos a golpes de calor que pueden resultar fatales. ♦



5 VIENTOS FUERTES

La AEMET también incluye los vientos fuertes en las alertas por fenómenos atmosféricos. La primera recomendación es, como en otros casos, evitar el riesgo y buscar una alternativa en los desplazamientos. En caso de que no pueda evitarlos o le sorprendan en plena vía, circule extremando la precaución y adopte estas precauciones:

- **Obstáculos.** Cuidado con los posibles objetos que el viento pueda colocar en mitad de la calzada porque pueden provocar incidentes.

- **Tramos peligrosos.** Mucho cuidado cuando circule por viaductos (pasos elevados) y salidas de túneles, donde los efectos del viento fuerte pueden comprometer especialmente la estabilidad de su vehículo. Asimismo, tenga mucha precaución en los adelantamientos a vehículos voluminosos.

6 TORMENTAS ELÉCTRICAS

Suelen ser frecuentes en verano al atardecer y están asociadas a lluvias y vien-

Seguridad en 4 pasos

“En una emergencia es muy importante mantener una actitud adecuada”, subraya Protección Civil. Y destaca cuatro recomendaciones para todos los conductores en situaciones adversas:

1 Antes de viajar, busque información oficial de las previsiones meteorológicas (AEMET) y del estado de carreteras (DGT).

2 ¿Las condiciones previstas en su ruta son malas? Evite exponerse a situaciones de riesgo, por insignificantes que puedan parecer: busque rutas alternativas, adelante o posponga el viaje, o incluso cáncelo.

3 En cualquier caso, si se ve en una verdadera emergencia trate de mantener la calma: una decisión correcta en ese momento puede salvarle la vida.

4 Llame inmediatamente al 112 para pedir ayuda. Y recuerde que no es un servicio de información, su labor es gestionar urgencias y puede saturarse en momentos críticos.



PALABRAS Y EXPRESIONES PARA FORMAR PARTE DE LA COMUNIDAD MOTERA

Rueda bien, rueda libre, rueda seguro

Quienes han elegido recorrer la vida sobre una motocicleta sienten por este vehículo algo más que una afición. Es, sin duda, un modo de vida que se basa en disfrutar cada kilómetro y cada curva que recorren sobre dos ruedas. Se trata de una cultura que incluso tiene su propio lenguaje que, como muy bien apunta Juan Manuel Reyes, director de la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas, forma parte de su “propia identidad”. ¿Hablas “motero”?

• Alicia DELGADO

“Y a verás, en los Pingüinos de este año quiero quemar rueda con la erre que acabo de comprar”. Si está leyendo esta frase y no entiende nada, no se preocupe. Simplemente, no habla “motero”. Si varios números atrás, repasamos los gestos con los que se comunican quienes se cruzan en las rutas moteras (revista Tráfico y Seguridad Vial, número 266), ahora ponemos el foco en el lenguaje que utiliza esa comunidad que se desliza sobre dos ruedas.

ABRIR GAS. Si un motorista dice que va “enroscao” o “enchufao”, es que va a

mucha velocidad, con el acelerador a tope, o casi. Por regla general prefieren ir subidos en su “burra” (moto) y llevar “paquete” (pasajero) que viajar “enlatados” (dentro de un coche). Además, no aceleran, “abren gas”, y cuando se les acumulan los deberes y “apurán la frenada” es que han tenido que reducir la velocidad en el último momento. Si “entran pasados” en una curva es que lo han hecho a más velocidad de la que saben gestionar y se ven obligados a hacer una trazada, que no es la ideal ni la más segura. Y alguno hay que le “da al mango” (conduce rápido, incluso de forma agresiva).

Cuando van al circuito, les encanta “hacer un interior o exterior” (adelantar ►►

Y tú ¿cuál prefieres?

No todas las motocicletas son iguales. Hay infinidad de tipos y estos son los más apreciados.

- **Custom.** Son motocicletas de estética clásica, con numerosos cromados y que tienen su origen en Estados Unidos, cuando tras la II Guerra Mundial, el ejército cedió o vendió a bajo precio su excedente de motos militares a los soldados y estos las personalizaron a su gusto y preferencias ('custom' significa personalizar en inglés). Estas motos personalizadas generaron una estética que poco después fue adoptada por algunos fabricantes que se especializaron en este tipo de diseño, por lo que, a pesar de que ya eran motos de fábrica (no personalizadas), siguieron llamándose "Custom". La mayoría de ellas tienen chasis bajos y largos.

- **Erre (R).** Así se conoce a las motos deportivas que suelen tener entre los distintivos del modelo la letra "R", que viene de "Racing" o "Race" (carreras o carrera en inglés), por lo que quienes optan por ellas, suelen usarlas en circuito o si lo hacen en carretera, prefieren hacer rutas cortas, pues suelen ser pequeñas, no muy cómodas, y sin espacio para equipaje. Con una potencia muy elevada, bajo peso y postura incómoda para piloto y pasajero, no son aconsejables para los trayectos urbanos ni para viajar, pues son difíciles de manejar y de dosificar, dado que están diseñadas para tener una respuesta rápida al acelerador y alcanzar altas velocidades.

- **Naked.** Como su nombre indica (desnudo, en inglés) carecen de carenado (revestimiento externo que reduce la resistencia aerodinámica y protege a los ocupantes del viento). En ellas, prima la estética y suelen derivar de las motos R, aunque con ciertas mejoras en ergonomía (por ejemplo, un manillar más alto y ancho, o una entrega de potencia más suave y dosificable), que las hacen más cómodas para el día a día.

- **Touring.** Se trata de una motocicleta diseñada para hacer grandes viajes. Son motos que suelen tener gran tamaño y cilindrada, excelente protección aerodinámica y ergonomía para dos personas, gran depósito de combustible para tener mucha autonomía y bastante espacio para llevar equipaje.

- **Trail.** Es una motocicleta con aspecto de moto para el campo, pero de gran tamaño y adaptada a la circulación por carretera y ciudad. Es el equivalente a los SUV en los coches y actualmente son las motocicletas más vendidas gracias a que añan comodidad (como las touring), capacidades para viajar (espacio y autonomía), aspecto aventurero, y posibilidad de hacer trayectos no excesivamente complicados por pistas fuera de asfalto.

El 11% del parque de vehículos, el 28% de los siniestros viales

En 2023, estaban matriculadas en España más de 4 millones de motocicletas (concretamente, 4.162.850). Aunque ese año representaban el 11,54% del parque de vehículos, las motos estuvieron implicadas en el 28% del total de los siniestros viales (28.298).

Ese año 2023, fallecieron 455 personas usuarias de motocicletas, lo que supuso el 9% más que en 2019 (año prepandemia). Se registraron incrementos tanto en vías urbanas (10%) como interurbanas (9%). Hubo más siniestros en ciudad (el 73% del total), aunque se contabilizaron más personas fallecidas en la carretera (el 70%). Desde 2014, la siniestralidad de las motocicletas ha ido creciendo (con la excepción del año 2020).

2023	Siniestros viales		Personas fallecidas		Personas heridas hospitalizadas		Personas heridas no hospitalizadas	
Vías urbanas	7.560	27%	317	70%	1.385	45%	6.611	25%
Vías interurbanas	20.738	73%	138	30%	1.693	55%	19.741	75%
Total	28.298	100%	455	100%	3.078	100%	26.352	100%

Foto: ALBERTO ESPADA

Rueda bien, rueda libre, rueda seguro

► por el interior o por el exterior de una curva a otra moto) y, por supuesto, son conscientes de lo peligroso que es "hacer un recto" (llegar a una curva desconcentrados o más rápido de lo que saben gestionar), se paralizan y siguen una trayectoria recta, saliéndose de la curva.

RETORCER LA OREJA. Pero, si hay algo que les gusta mucho a los usuarios de motos deportivas en circuito es "retorcer la oreja" (girar a tope el acelerador). Algunos, los menos y en concentraciones o circuitos, "quemar rueda" (aceleran mientras mantienen bloqueada la rueda delan-

tera con el freno; la rueda trasera patina en el asfalto y se genera bastante humo al quemar por rozamiento el caucho del neumático). Y cuando le "quitan las pegatinas" a otro motorista, significa que lo han adelantado a mucha velocidad.

Y si "cogen un rebufo", es que van detrás de la estela de aire de otro vehículo. Por cierto, utilizan la palabra "rueda" en varias expresiones: "seguir rueda", "chupar rueda", "comer rueda" o "ir a rueda", que todas ellas indican que siguen a otra moto, generalmente haciendo su misma trazada. Y pueden circular por "enduro" (vías muy exigentes por el campo o caminos irregulares). También hay expresiones que utilizan la palabra "lijado" y que tiene varios



Identidad Motera

"La identidad podría definirse como la conexión psicológica que experimentan los individuos al reconocerse como parte de un grupo específico. El lenguaje es una manifestación de parte de esa identidad. En nuestro caso, los motoristas usamos expresiones o palabras concretas que tienen un significado que fuera de nuestro colectivo no tendrían sentido. Tenemos una jerga que forma parte de nuestra cultura y que, en el fondo, contribuye a crearla y afianzarla, lo que constituye una pieza más de ese sentimiento especial de vida que los moteros solemos definir como Libertad".

Juan Manuel Reyes

Director de la Escuela Nacional de Conducción de Motocicletas

significados: que un motorista ha "tumbado" (inclinado la moto) tanto en una curva que ha rozado con la estribera el asfalto, que ha pasado a otro con mucha velocidad y/o muy cerca o, simplemente, que se ha caído con la moto y ha rozado todo el lateral al deslizarse por el pavimento.

Además, cuando van a repostar a la gasolinera, echan "caldo" y si una moto consume mucho combustible, tienen claro que "chupa mucho". Hablan de "colín", cuando se refieren a la parte trasera de las mo-



QUIENES AMAN LAS MOTOS PREFIEREN IR EN SUS "BURRAS" A VIAJAR "ENLATADOS".

tos deportivas, y de "pepino" para describir que una moto es muy potente y rápida o simplemente con muy altas prestaciones. Por el contrario, si tienes un "hierro", es que posees una moto más bien pesada y de escasa potencia, o simplemente muy vieja y pasada de moda.

¿PINGÜINOS O ELEFANTES? Dos de las concentraciones moteras

más famosas llevan nombres de animales. Son los Pingüinos (cada enero desde los años 80, Valladolid acoge a

miles de motoristas; en la edición de 2025 fueron más de 40.000) y los Elefantes (el Elefantentreffen nació en el Valle del Lohen, en Baviera, Alemania, a finales de los años 50 para recordar a los caídos en la II Guerra Mundial).

Quienes aman el mundo de las dos ruedas suelen decir que "montar en moto es uno de los grandes momentos que ofrece la vida". Defienden que "después de un camino siempre existen otros por recorrer". Sea como sea, no conviene olvidar nunca unos buenos consejos que expresan muy bien la filosofía motera: "Rueda bien, rueda libre, rueda seguro" porque "si ya sabes lo que tienes que hacer y no lo haces, eres peor que el que no sabe. ¡Usa casco!". ♦

¿Sabemos proteger a nuestras mascotas?

La normativa indica que nuestros animales de compañía no pueden molestar al conductor mientras conduce y deben viajar seguros, pero **saber elegir el sistema más adecuado** para garantizar tanto su seguridad como la nuestra puede resultar más complicado de lo que parece.

• Silvia FERNÁNDEZ
• Ilustraciones: DLIRIOS

La ley de bienestar animal aprobada en 2023 debería haber cambiado la forma en la que nuestras mascotas viajan en el coche. Esta norma establecía que en nuestros viajes no sólo había que garantizar el bienestar del animal, sino también su seguridad. “Se pasaba toda esa responsabilidad al propietario, pero sin darle ninguna pista sobre cómo conseguirlo”, asegura Josep María Vallès, presidente de la Fundación Smart Baby. Un dilema sin aparente solución, habida cuenta de que dos años después de la aprobación de esta ley aún no existe una homologación que acredite que los productos vendidos como sistemas para que las mascotas viajen seguras son realmente eficaces.

A miles de kilómetros, Lindsay Wolko, fundadora del Center for Pets Safety, se enfrenta en EE.UU. al mismo problema. Para ofrecer soluciones, desde 2011 la organización que dirige ha realizado pruebas, crash test incluidos, a los 300 productos vendidos en su país como dispositivos de retención y seguridad canina. Sólo 15 han superado las pruebas. “Este sector está poco regulado y tiene escasa o nula supervisión. Ese es el reto, concienciar a los dueños de mascotas de que los productos que están en los estantes de las tiendas pueden no ser seguros a pesar de afirmar lo contrario”, explica Lindsay Wolko a la televisión estadounidense.

INSPIRACIÓN SRI. Mientras, en Europa, algunas marcas han recogido el testigo de la seguridad vial y los pasajeros de cuatro patas. La mayoría poseen un am-

plio bagaje como especialistas en Sistemas de Retención Infantil (SRI) e intentan trasladar todo lo aprendido en la evolución del mundo de las sillas infantiles para aplicarlo al universo de los animales de compañía, hasta que llegue una normativa que regule estos productos. “El registro, tipificación y análisis de los siniestros y el desarrollo y evolución de los dummies infantiles logró una normativa más segura para los niños. Con las mascotas acabará sucediendo algo parecido”, asegura Vallès.

Sergio Gascó, inventor de uno de los Sistemas de Retención Canina testados en laboratorio y especialista en el transporte seguro de mascotas, confirma esta idea: “Los dueños se interesan cada vez más por el tema y están apareciendo em-

Qué usar

Transportines

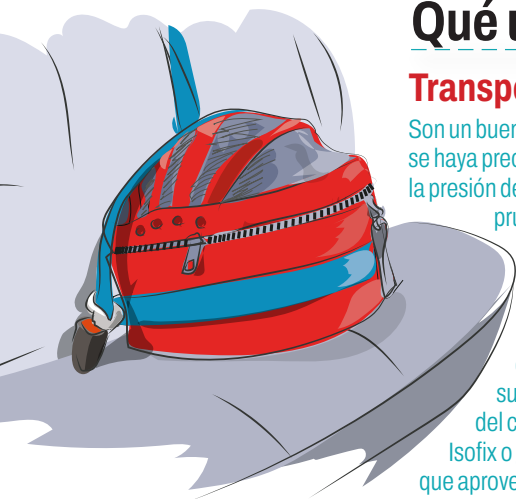
Son un buen sistema siempre que el fabricante se haya preocupado de diseñarlos para resistir la presión del cinturón de seguridad y presente pruebas de que han superado crash test.

Ya hay modelos que incluso han sido probados en choques laterales. Estos transportines pueden ser de todo tipo de materiales, desde aluminio hasta espuma viscoelástica. Para que cumplan su función debe ir anclados a la estructura del coche, bien por el cinturón, bien por Isofix o gracias a un sistema de retención que aproveche el Top Tether (el tercer punto de anclaje del sistema Isofix).

Arneses

Los que permiten usar el cinturón de seguridad directamente, sin hebillas o enganches supletorios, han mostrado buenos resultados en los crash test a la hora de impedir que la mascota salga proyectada. Es mejor evitar los supletorios para unir el arnés al cinturón de seguridad. Aunque no es lo ideal, los arneses también pueden ser usados en el maletero si se usan los anclajes

Top Tether. Jamás se debe usar un arnés de paseo en el coche.





presas que vienen del sector de los SRI que se toman la seguridad muy en serio, lo cual es bueno. En cuanto al diseño de los dummies de mascotas, también está evolucionando. Hasta ahora en los estudios que yo mismo he realizado en la Universidad de Zaragoza se han usado los modelos ya existentes, pero este año quiero poner en marcha el uso de un dummy con un acelerómetro en su interior, entre otras opciones, para mejorar la calidad de la recogida de datos. Vamos poco a poco”.

EL MAL MENOR. Aunque todavía no existe nada estandarizado, ni mucho menos homologado, sí se pueden dar una serie de consejos que contribuyan a que nuestra mascota viaje más segura. El pri-

mero de ellos, el más obvio, y también el más importante, es que nuestro animal de compañía nunca vaya suelto en el vehículo, aunque viaje en el maletero. Recordemos que en un choque frontal a tan sólo 50 km/h su peso se multiplica por 35, lo cual implica que un perro de 20 kilos impactaría sobre los elementos del coche y el resto de pasajeros pesando más de media tonelada.

El segundo consejo es comprar siempre productos que demuestren que han superado pruebas de laboratorio y crash test, aunque la inversión en ellos implique un gasto mayor. Y por último, una vez adquiri-

dos hay que usar estos productos de la forma adecuada. Para ello debemos tener claro dónde debe ir colocada nuestra mascota dentro del coche. Por ejemplo, los perros por encima de los 55 kilos, “en ningún caso es recomendable que viajen en los asientos posteriores del coche porque ni siquiera existe un arnés que sea capaz de retenerlos en su asiento en caso de impacto. Este tipo de perros tiene que ir siempre en el maletero, en un transportín que a su vez debe estar bien asegurado”, explica Gascó.

En el otro extremo, las mascotas de menos de 9 kilos, no pueden ir en los asientos traseros sujetas por un arnés, porque su cuello no soportaría el latigazo cervical en caso de accidente. La opción en su caso es viajar siempre en transportín, colocado en sentido transversal a la marcha. También hay que evitar, si es posible, colocar el transportín en el suelo del coche, entre los asientos delanteros y traseros “porque en caso de impacto frontal,

si se rompe, el perro se colará por el hueco que hay debajo del asiento chocando contra la estructura metálica de los asientos y en impactos frontolaterales esta es la zona más frágil”, asegura Sergio Gascó. Tanto si se coloca en el suelo como en el asiento, siempre debe ir sujeto con un dispositivo que haya superado pruebas de impacto. En resumen, aunque aún queda camino por recorrer, teniendo claras ideas como estas podemos conseguir que las mascotas viajen más seguras. ♦

EN EE.UU. DE 300 PRODUCTOS TESTADOS COMO DISPOSITIVOS DE RETENCIÓN, SÓLO 15 HAN SUPERADO LAS PRUEBAS.

Qué NO usar



Asientos para mascotas

En ningún caso son un elemento de seguridad. Sólo se podrían usar si se combinan con el uso de un arnés que haya superado pruebas de crash test, lo cual resulta imposible en los asientos tipo “caja” que impiden que el arnés se abraque al cinturón de seguridad sin necesidad de una extensión de cinturón.



Correas y collares

Da igual que la correa vaya enganchada al reposacabezas o el collar se enganche mediante un supletorio al cinturón, ambos sistemas tienen deficiencias. Los materiales de estos productos, y especialmente sus enganches, no han sido testados para que la mascota supere un siniestro vial. Lo más común es que las anillas no soporten la tensión del impacto y pueden provocar lesiones graves al animal, además de no garantizar su retención durante un impacto.

Comprender lo + difícil

Con el fin de **facilitar el acceso al permiso B de conducir a todas las personas**, incluidas las que tienen problemas de comprensión lectora, la Dirección General de Tráfico ha venido trabajando desde 2018 en hacer más accesible el examen teórico, adaptando sus preguntas a la norma de Lectura Fácil, adecuando la interfaz de sus pruebas teóricas a dicha norma y publicando un manual adaptado.

• Silvia FERNÁNDEZ
• Fotos: Alberto ESPADA

El que mal entiende, mal contesta. Eso afirma Iñaki Muñoz, presidente de la Organización Internacional Dislexia y Familia (DISFAM), cuando explica cómo se enfrentan las personas con un trastorno del aprendizaje al reto de sacarse el carné de conducir. *“Es como si vas a hacer un examen y las preguntas están escritas en chino. No es tanto que no te lo sepas como que al no entender lo que te preguntan vas a contestar mal”*, asegura.

Según la Clasificación Internacional de Enfermedades (CIE-10), la capacidad de lectura de las personas con dislexia se caracteriza por la lentitud, los problemas de seguimiento visual y el déficit en la comprensión. Pero el suyo no es, ni mucho menos, el único colectivo que presenta dificultades a la hora de afrontar el estudio y superar las pruebas teóricas del permiso de conducir. Los aspirantes con bajo nivel de alfabetización, desconocimiento del idioma, discapacidad auditiva o trastorno por déficit de atención, entre otros, también tienen

complicado sacarse el carné, especialmente al primer intento.

“Desde la Dirección General de Tráfico llevamos años trabajando en la implantación de diversas medidas que garantizan la accesibilidad al proceso de obtención del permiso de conducción. El objetivo es abordar las dificultades con las que se encuentran todos los colectivos y teniendo especialmente en cuenta a las personas con necesidades específicas de aprendizaje, así como a las personas con discapacidad sensorial, motora o intelectual”, explica Montserrat Pérez López, subdirectora general de Formación y Educación Vial de la DGT.

DEL 26 DE
SEPTIEMBRE
DE 2024 AL 31
DE ENERO DE
2025 SE HAN
REALIZADO
1.663 EXÁMENES
ADAPTADOS
A LECTURA
FÁCIL.

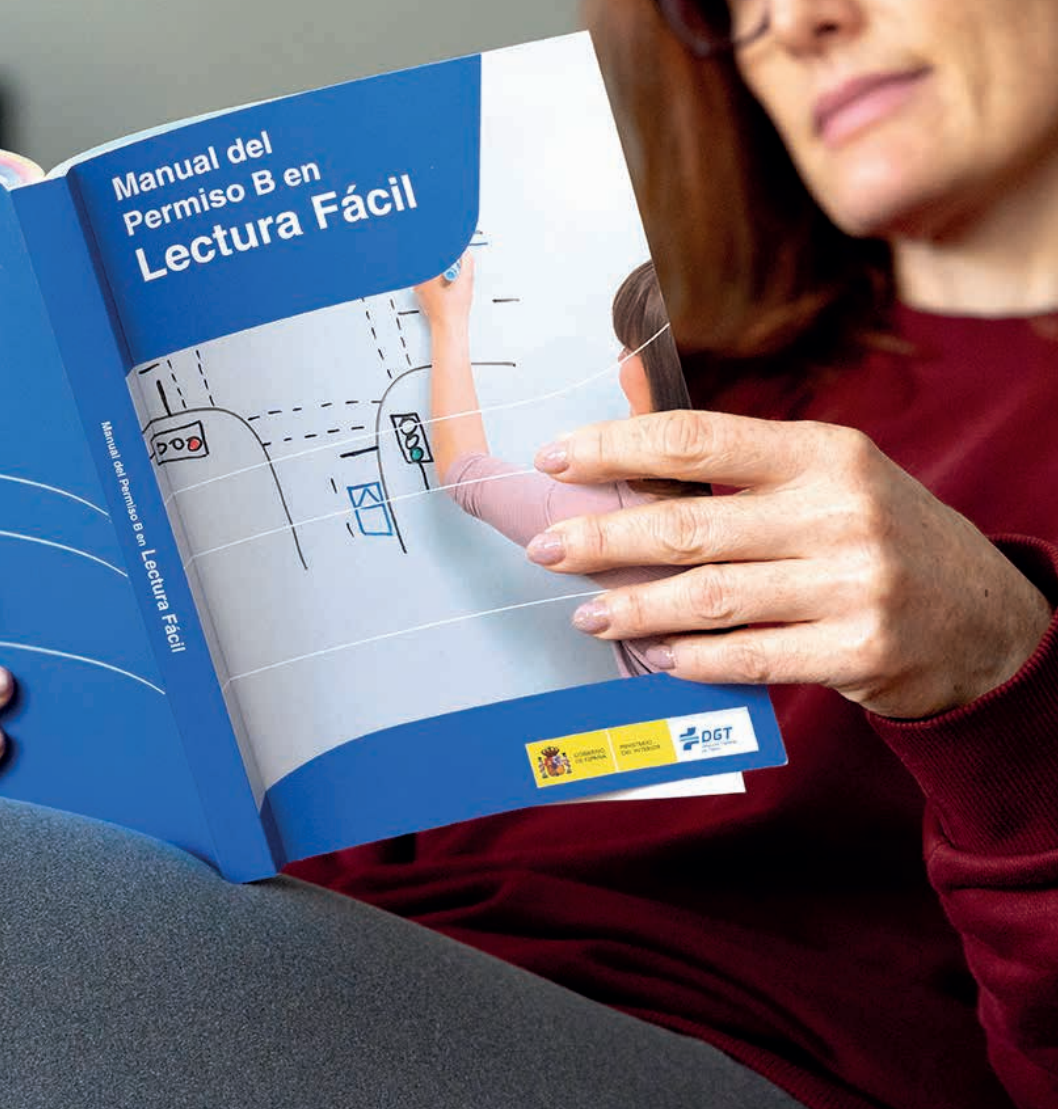
sufren problemas de comprensión lectora. Esta norma de Lectura Fácil tiene en cuenta muchísimos aspectos, desde el contenido de los textos a su redacción, impresión, visualización... Es la norma que la DGT ha empleado en ese proceso para mejorar la accesibilidad al permiso B de conducir a las per-

MEMORIZAR SIN ENTENDER. En el año 2018 se aprobó una norma UNE (la 153101), que define cómo deben ser los documentos para que resulten accesibles a todos aquellos que

sonas con necesidades específicas de aprendizaje.

“Este proyecto está constituido por diversas líneas de actuación: la publicación de un manual de obtención del permiso de conducción de la clase B adaptado a Lectura Fácil, porque no había ninguno en el mercado; la pu-





Más información

El Manual adaptado a Lectura Fácil se puede descargar de forma gratuita en formato digital interactivo, en <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/accesibilidad/> (web en la que se pueden consultar otros avances de la DGT en accesibilidad), en la web

<https://www.dgt.es/nuestros-servicios/para-colaboradores-y-empresas/autoescuelas/>

y en la Sede Electrónica del Gobierno de España, en el apartado dedicado a los permisos de conducción, <https://sede.dgt.gob.es/es/permisos-de-conducir/>.

Además, también es posible descargar un diccionario ilustrado interactivo en Lectura Fácil que recoge todos aquellos términos técnicos del manual que no han podido ser adaptados.



blicación de un diccionario que facilite la comprensión de determinados términos y la adaptación de las preguntas del examen teórico, las imágenes y la interfaz, que seguimos actualizando", resume Montserrat Pérez López. En orden cronológico, la primera línea de actuación de este proyecto consis-

tió en adaptar 180 preguntas del examen teórico del permiso B de conducir. Después se contactó con asociaciones que representaban a distintos colectivos con dificultades de comprensión lectora y discapacidad intelectual para que seleccionaran a candidatos susceptibles de participar en las pruebas piloto que se realizarían con esta batería de preguntas adaptadas.

"La primera de ellas tuvo lugar en Albacete, pero también se pusieron en marcha en Málaga, Salamanca y Navarra. Cada candidato participante del programa piloto debía hacer dos exámenes, uno con las preguntas estándar y otro con las adaptadas. Previamente habíamos facilitado a las asociaciones un examen tipo de 30 preguntas adaptadas para que los aspirantes supieran con qué se iban a encontrar el día de la prueba", explica Miguel Ángel Redondo, jefe de Servicio de Sistemas de Evaluación Teórica de la DGT.

La sorpresa llegó al ver los resultados: los participantes sacaron mejores resultados en los test estándar. Al haber es-

tudiado y entrenado con este sistema, los alumnos habían acabado memorizando unas respuestas que, en realidad, no comprendían. Quedó claro entonces que, además de adaptar los exámenes, también había que editar un manual de estudio en Lectura Fácil para formar adecuadamente a estos aspirantes a conductor.

UN RETO DE 400 PÁGINAS. La adaptación de un manual del permiso B la llevó a cabo la editorial Etrasa, que en cuanto se puso manos a la obra descubrió que este no iba a ser un proyecto como los demás.

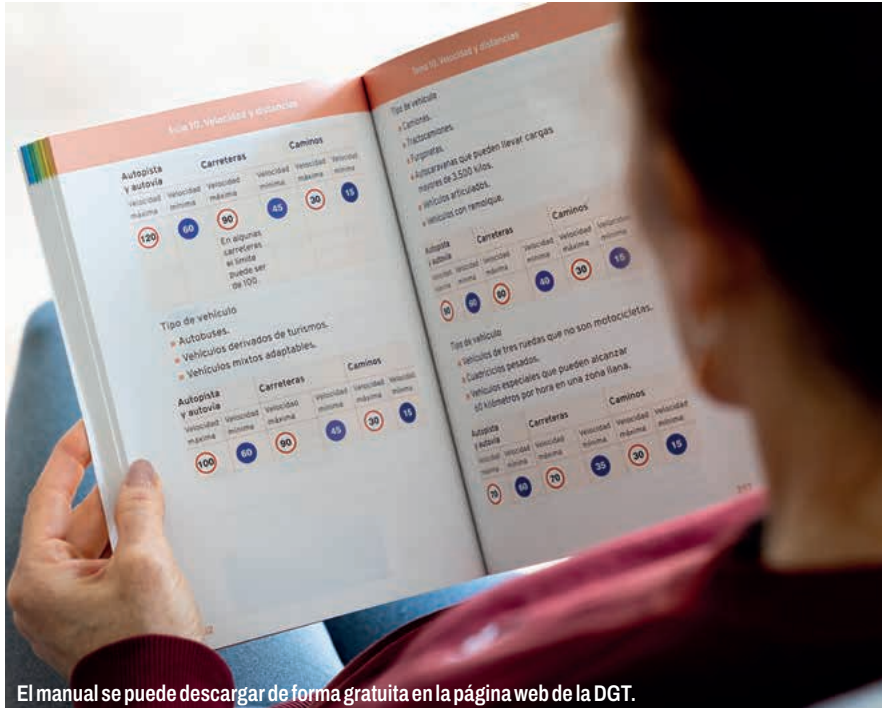
"Estamos acostumbrados a hacer manuales y la lucha siempre es que tengan el mejor diseño en el menor número de páginas posible. Pero muy pronto nos dimos cuenta de que en este caso íbamos a superar las 400. Supuso un reto, había que cumplir en tiempo y forma y conseguir un manual que potenciara el aprendizaje de estos alumnos, pero creo que al final lo conseguimos e incluso pudimos incluir innovaciones, como la adición de ►►

Comprender lo + difícil

► vídeos a través de códigos QR”, explica Manuel Nogales, director de Desarrollo de Etrasa.

Transformar un manual al uso en otro adaptado a Lectura Fácil rompe con la forma habitual de trabajar en edición, comenzando por el propio flujo de trabajo. Para cumplir con la norma UNE, la editorial tuvo que buscar un equipo de asesoramiento y validación externo que encontró en la Associació Lectura Fàcil. “Esta publicación era una reivindicación que nos hacían llegar las personas con discapacidad desde hacía mucho tiempo. En nuestra asociación adaptamos una gran variedad de documentos y este es uno de los que nos solicitaban año tras año. Podríamos habernos lanzado nosotros, pero necesitábamos a la DGT porque posee toda la complejidad que puede tener un texto, por la rigurosidad y la extensión”, asegura Laia Vidal, responsable de proyectos de la Associació Lectura Fàcil.

La combinación del esfuerzo de todos los participantes, incluidos los tres validadores con discapacidad que desde la Associació Lectura Fàcil chequeaban que el documento cumplía su objetivo y que era 100% comprensible, dio forma una a una a las páginas de este manual para el permiso B tan distinto a todos los demás.



El manual se puede descargar de forma gratuita en la página web de la DGT.

“La Lectura Fácil tiene unas normas muy concretas que se deben tener en cuenta a la hora de hacer cada página y que afecta a la longitud de las líneas, el tamaño del texto, los márgenes, los espacios, el lugar donde deben ir colocadas las imágenes, el tipo de foto... no son cosas a las que estamos acostumbrados. Pero me alegro de haber podido participar en un proyecto con el que hemos abierto una ventana a un colectivo de gente muy grande”, resume Marta García Navarro, del Departamento de Diseño y Maquetación de Etrasa.

AMPLIAR EL PROYECTO. Paralelamente a la labor de edición, en 2023 se inició la adaptación a Lectura Fácil de una parte importante de las preguntas

del examen teórico del permiso B, 4.500 en total. El objetivo era conseguir que estuviesen disponibles para poder realizar esta prueba de forma adaptada en un periodo de dos años. Pero ACCEDES, la empresa que llevó a cabo esa adaptación avanzó a tan buen ritmo que, en septiembre de 2024, un año antes de lo previsto, ya se pudieron poner en marcha los primeros exámenes de este tipo en las aulas informatizadas de la DGT.

Gracias a este esfuerzo, desde el 26 de septiembre de 2024 y hasta el 31 de enero de 2025 ya se han realizado 1.663 exámenes de este tipo en los cuales 403 personas fueron declaradas aptas.

“Esto quiere decir que no es un examen fácil, sino que es un examen en Lectura Fácil. La prueba es igual de difícil que la del resto de aspirantes, la diferencia es que gracias a este sistema las personas que hasta ahora tenían problemas de comprensión entienden lo que se les pregunta”, explica Miguel Ángel Redondo.

Para las asociaciones, es muy importante que se continúe con estas iniciativas de fomento de la accesibilidad y que no sólo se adapten nuevos manuales y exámenes de otros tipos de permisos, sino que esas adaptaciones lleguen a la sede electrónica de los organismos públicos y a los propios trámites. Aunque de momento lo que ya se ha hecho ha tenido sus frutos: “Uno de los chicos que hizo la validación del manual, aprobó el teórico y ahora está intentado sacarse el práctico. Es el mejor control de calidad que existe”, resume Laia Vidal. ♦

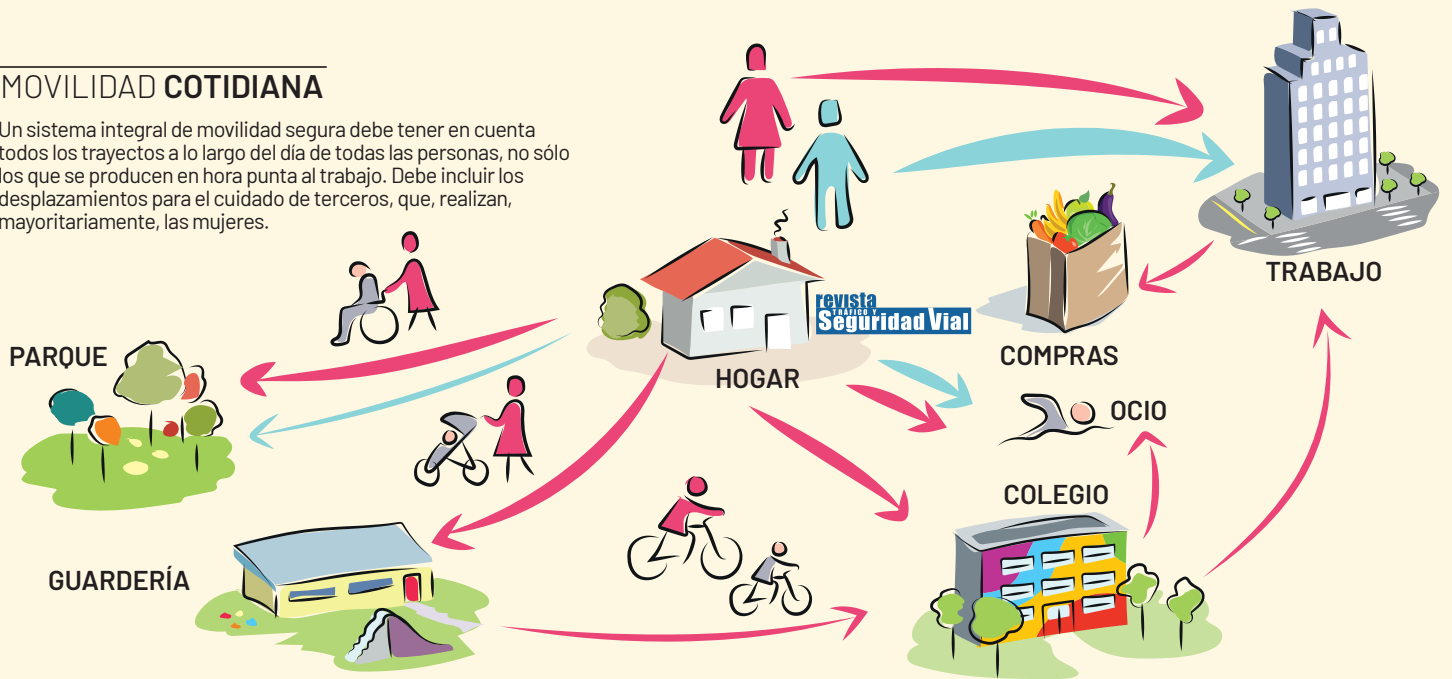
Un examen distinto

Si se desea acceder al examen teórico en Lectura Fácil los aspirantes deben comunicarlo antes de la fecha de examen. Dicha solicitud se realiza desde la autoescuela a través del sistema informático AJES donde está incluida la opción de elegir el sistema de Lectura Fácil. Al dar de alta la solicitud, el sistema informático genera un cuestionario personalizado para cada aspirante y tiene en cuenta la opción que este ha escogido. Esto implica que no existe la opción de solicitar este tipo de examen en el aula el día del examen, sino que hay que pedirlo antes, o bien en la autoescuela o bien a través de la Jefatura de Tráfico si se presenta por libre.



MOVILIDAD COTIDIANA

Un sistema integral de movilidad segura debe tener en cuenta todos los trayectos a lo largo del día de todas las personas, no sólo los que se producen en hora punta al trabajo. Debe incluir los desplazamientos para el cuidado de terceros, que, realizan, mayoritariamente, las mujeres.



Fuente: EUROPEAN MOBILITY ATLAS 2021 / MID 217 & MEIKE SPITZNER

POLÍTICAS PARA UNA MOVILIDAD MÁS ACCESIBLE E IGUALITARIA

Diseñando el transporte para todos

Aceras más anchas, mayor frecuencia de los medios colectivos, paradas y estaciones limpias y seguras, circulación más pacífica, vías para peatones y para ciclistas suficientemente protegidas, y apoyo a la igualdad en los empleos relacionados con la movilidad, son medidas fundamentales para conseguir ciudades y vías más amigables para todos.

• Nuria HERRAIZ
• Ilustraciones: DLIRIOS

¿Están las estructuras de transporte adecuadas para satisfacer las necesidades de movimientos diarios de todas las personas por igual? Las instituciones responsables de su diseño y regulación se están aplicando en adoptar políticas para que así sea, con la igualdad como eje transversal. Tanto es así que la Comisión Europea ha escogido el lema "Movilidad para todos" para la Semana Europea de la Movilidad 2025.

Otro ejemplo es el Libro Blanco 'Handbook for equality mainstreaming at DG Move', que presentó la Dirección General de Movilidad y Transporte de la Comisión Europea en 2024. Una guía que pue-

de servir de referencia para otras instituciones a la hora de incluir la igualdad en todas las fases de la política. El manual, elaborado por el PPMI (Public Policy and Management Institute) y la consultora Ramboll, pretende que la ordenación de los desplazamientos supere la tradicional planificación basada en las necesidades de acceso a los centros de trabajo. Sus recomendaciones parten del análisis de la "movilidad cotidiana", que incluye todos los desplazamientos de hombres y mujeres a lo largo del día, también los relativos a la "movilidad del cuidado".

Pero, ¿de qué manera puede conseguirse que la igualdad esté presente en todas las fases de la política como exigen los compromisos establecidos tanto en la Estrategia para la Igualdad de Gé-

nero 2020-2025, como en la Estrategia sobre Discapacidad 2021-2030?

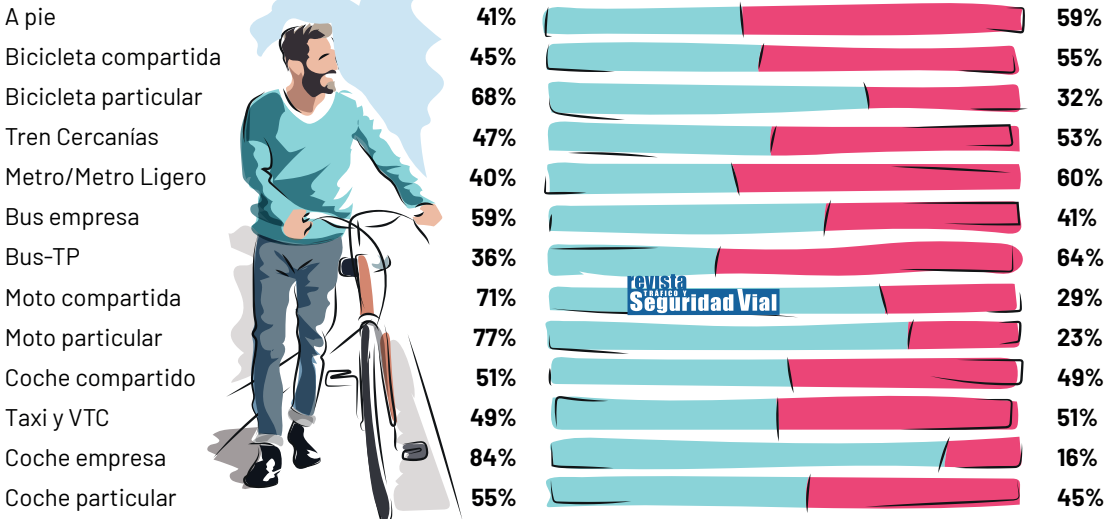
NOS MOVEMOS DIFERENTE. Es evidente que cada persona se traslada de un sitio a otro por unos motivos diferentes y sujeta a unos horarios distintos. Para ello elige el medio que más le conviene. Además, la forma de moverse también está determinada por la condición física, el género, los prejuicios, los miedos o incluso los principios con respecto a las obligaciones para con el medio ambiente.

En este sentido, estudios centrados en los desplazamientos de las personas en el ciclo de las 24 horas del día y los siete días de la semana, han permitido establecer diferentes patrones entre hombres y mujeres. (Ver cuadro encuesta EIGE) Uno de los motivos es que ellas siguen realizando mayoritariamente las tareas de cuidado.

De hecho, informes como el realizado por CIVITAS en 2020, bajo el título 'Gender equality and mobility: mind the gap!' o el 'Informe EIGE' (Instituto Europeo de la Igualdad de Género), ►►

VEHÍCULO UTILIZADO EN LOS DESPLAZAMIENTOS AL LUGAR DE TRABAJO O ESTUDIOS

Residentes en España



Fuente: INE, Encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas 2021

Diseñando el transporte para todos

► entre otros, coinciden en que, a diferencia de la mayoría de los hombres, las mujeres suelen recorrer distancias más cortas; utilizan más el transporte público, realizan más desplazamientos no laborales fuera de las horas punta y se desplazan más en varias ocasiones, porque hacen recados domésticos y acompañan a otros pasajeros (normalmente niños o personas mayores dependientes), además de que suelen ser conductoras más seguras que los hombres.

Por su parte, el informe 'Gender Mainstreaming in the Transport, Health and Environment Pan-European Programme', elaborado por la UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) en octubre de 2021, añade que las mujeres también "son más propensas a caminar y a utilizar el transporte público porque estos modos son más cómodos para los viajes cortos. Sin embargo, estos pueden ser problemáticos desde el punto de vista de las infraestructuras y por consideraciones de seguridad, asequibilidad, accesibilidad y disponibilidad de tiempo, entre otras."

En cuanto al desplazamiento al trabajo, la Encuesta de Características Esenciales de la Población y las Viviendas 2021, del INE (Instituto Nacional de Estadística) mostraba que el coche privado es el más utilizado por hombres y muje-

Datos de la Encuesta del Instituto Europeo de Igualdad de Género (EIGE)

En 2023 el EIGE eligió el tema de la transición socialmente justa del Pacto Verde Europeo para elaborar su índice de igualdad de género a partir de encuestas. España se situó en cuarta posición (con un índice de 76,4 sobre 100).

	MUJER	HOMBRE
Uso regular de medios de bajas emisiones	46%	44%
Uso del coche como medio principal	63%	69%
Uso del transporte público como medio principal	40%	34%
Desplazamiento a pie como medio principal	51%	47%
Empleados en el sector de transporte	21%	79%

res, pero hay diferencias respecto al uso de otros medios. (Ver gráfica de barras).

ACCESIBILIDAD Y SEGURIDAD.

Desde la perspectiva inclusiva, conseguir una movilidad cotidiana realmente accesible, asequible y sostenible, debe tener como meta que todos los colectivos perciban los distintos modos de transporte como seguros. Para ello deberían cumplir con principios como ser adecuados para la diversidad de actividades y personas; estar vigilados, cuida-

dos, equipados y señalizados; permitir ver y ser vistos; y estar desarrollados con la participación activa de todos, como se propone en la obra 'Movilidad cotidiana con perspectiva de género', elaborada en 2021 por el Col·lectiu Punt 6, junto a la Secretaría de Transportes y Obras Públicas de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y CAF Banco de Desarrollo de América Latina.

Para ello la intermodalidad es fundamental, junto con la inclusión de zonas de descanso y espacios para socializar a lo largo de los recorridos, con bancos, baños, fuentes, etc. Los intercambiadores deben ofrecer información diaria clara y visible, con señalización continua para una fácil orientación y las conexiones en ellos deben ser fáciles y rápidas. Senderos escolares seguros, fomento de la prioridad peatonal, eliminación de barreras al uso de la bicicleta y del transporte público; servicios colectivos seguros y de parada a demanda, son otras de las propuestas.

PARTICIPACIÓN EN EL DISEÑO.

"La integración de la perspectiva de género en el transporte ejerce efectos positivos: en ámbitos como la inclusión social, las oportunidades de empleo, y la transición ecológica y digital", aseguraba el Parlamento Europeo en la Resolución sobre la garantía de un transporte europeo que responda a las necesidades de las mujeres, publicado en 2023. En dicho documento se reconoce también la



Las mujeres usan menos la bicicleta

En 2023 el colectivo ConBici publicaba 'Movilidad ciclista y género', con unas cifras poco alentadoras: El 9% de las mujeres aseguraba no usar bicicleta por tener personas dependientes a cargo, frente al 3% de los hombres. Además, el 49% de las mujeres no usuarias se refería al acoso vial y sexual como una barrera. Este porcentaje aumentaba en mujeres LGBTI (62%), migradas (58%) y en familias monomarentales (52%). Tanto es así que el 45% de las ciclistas afirmaba haber experimentado acoso verbal o físico. Por su parte, el 'Barómetro de la Bicicleta 2024', presentado por RedBici.org, refleja que el descenso generalizado en

	HOMBRE	MUJER	% DEL TOTAL DE ENCUESTADOS
Ciclistas habituales	31,2%	14,2%	22,8%
Ciclistas esporádicos	26,1%	24,8%	25,3%
No usuarios	42,8%	61,0%	51,8%

Fuente: Barómetro de la Bicicleta 2024

el uso de la bicicleta era más pronunciado en las mujeres, al pasar de un 49,4% de usuarias en 2022 al 39% en 2024, frente al 57,3% de hombres. Los resultados de un estudio de la Facultad de Ciencias de la Actividad Física y del Deporte (FCAFE) de la Universitat de València, señalan una medida que podría ayudar a revertir esta situación: "Los resultados muestran que la construcción de

carriles bici segregados del resto del tráfico no sólo aumenta el uso general de la bicicleta, sino que reduce significativamente la brecha de género en la movilidad ciclista urbana", explica Maite Pellicer-Chenoll, autora principal del informe. Según los datos recabados, el uso de la bicicleta ha aumentado hasta cinco veces más por parte de las mujeres en algunos tramos en la ciudad de Valencia.

necesidad de que las mujeres intervengan en el diseño y en la prestación de los servicios de transporte.

Actualmente, es significativa la baja representación de las mujeres en el sector de la logística y el transporte, con tan sólo un 21% de empleos en sus manos, y la mayoría de ellos en trabajos de administración. En 2023 en España 281.931 mujeres disponían de un permiso habilitante para transportar personas o mercancías (C o D en todas sus modalidades), frente a los 6.127.567 hombres que disponen de permisos de estas categorías.

Para enfrentar esta realidad, el monográfico 'Perspectiva de Género en el Transporte y la Movilidad' del Observatorio del Transporte y la Logística (OT-LE) en mayo de 2024, incide en la idea

**UN TRANSPORTE
EQUITATIVO
PERMITE ACCEDER
SIN BARRERAS
A SERVICIOS
ESENCIALES.**

de fortalecer la participación de las mujeres como objeto y como sujeto de las políticas que regulan ambos sectores.

"Una transición verde justa debe garantizar que los cambios estructurales no profundicen desigualdades preexistentes. Un transporte equitativo permite que todas las personas accedan al empleo, la educación y los servicios esenciales sin barreras. Sin embargo, las deficiencias en movilidad pueden

reforzar desigualdades de género, socioeconómicas o de capacidades físicas, restringiendo el acceso al mercado laboral y limitando la autonomía económica de ciertos grupos", concluye Cecilia Francisco Carcelén, autora principal del 'Libro Blanco para la Inclusión de la Igualdad en la DG Move'. ♦

ENTREVISTA

CECILIA FRANCISCO CARCELÉN

Investigadora del PPMI



"Persisten brechas significativas"

¿Ha habido avances hacia la igualdad?

Se han logrado avances en su incorporación como un eje fundamental en las políticas de movilidad y transporte en la Unión Europea. Sin embargo, persisten brechas significativas y desafíos que afectan desproporcionadamente a ciertos grupos de población. Como en el acceso y uso: Las mujeres europeas dependen en mayor medida de los medios públicos, mientras que las personas con discapacidad o quienes viven en zonas rurales enfrentan barreras adicionales para acceder a opciones de movilidad seguras y asequibles.

Podrían adoptarse medidas como:

- **Tarifas asequibles:** Implementar esquemas tarifarios adaptados a los distintos grupos sociales.
- **Adecuar el transporte público a necesidades diversas:** Diseñar rutas y horarios para patrones de movilidad diferenciados por género, edad, nivel socioeconómico, y atendiendo a las necesidades de las zonas rurales.
- **Accesibilidad digital e informativa:** Información disponible en múltiples formatos y lenguajes, con opciones para personas con discapacidades, mayores o baja alfabetización.
- **Promoción de la igualdad en la contratación y formación:** Medidas para atraer y retener a las mujeres en el sector del transporte, también en roles técnicos y de liderazgo.
- **Inclusión de la igualdad en la toma de decisiones:** Fomentar mecanismos de participación ciudadana.
- **Mejoras en la seguridad:** En especial en el diseño de espacios públicos, con protocolos efectivos y capacitación al personal en prevención de la violencia de género y el acoso.



Estibaliz Olabarri

DIRECTORA DE TRÁFICO DEL GOBIERNO VASCO

En 2024, 37 personas perdieron la vida en las carreteras de Euskadi

“Nuestro objetivo es cero víctimas. Una ya es demasiado”

Licenciada en Derecho por la Universidad de Deusto, cree firmemente que desde el sector público se puede mejorar la sociedad y también la vida de las personas. Y a eso ha enfocado su carrera profesional, primero como concejala en el Ayuntamiento de Santurtzi (Bizkaia) y, más tarde, como presidenta de la Mancomunidad de Basuras de la Margen Izquierda y Zona Minera. Y lo sigue haciendo desde la Dirección de Tráfico (Trafikoa) del Gobierno vasco, cargo al que llegó en julio de 2023, tomando el testigo de otra mujer, Sonia Díaz de Corcuera.

• Alicia DELGADO

Estibaliz Olabarri asegura que aún queda mucho camino por recorrer en el ámbito de la seguridad vial. Eso sí, tiene claro que esa es una labor que compromete a toda la sociedad en su conjunto: instituciones, agentes sociales y personas usuarias de las vías.

¿Por qué aceptó el reto de ponerse al frente de Trafikoa?

Ya había trabajado en el sector público, como concejala en el Ayuntamiento de Santurtzi. Y, ahora, ser la directora de Tráfico del Gobierno vasco me da la oportunidad de trabajar con otra perspectiva, con una óptica más global. Trabajar en el sector público me apasiona porque es un reto diario. Supone poner tu granito de arena para mejorar la sociedad y la vida de las personas. Cuando las políticas públicas están bien diseñadas e implementadas, las sociedades avanzan y crecen. Y en el tráfico y en la seguridad vial, aunque se ha avanzado mucho en los últimos años, hay todavía mucho trabajo que hacer. Con responsabilidad social y con innovación, podemos conseguir grandes avances.

¿Es posible reducir las cifras de siniestralidad vial?

Trabajamos para alcanzar el objetivo de cero víctimas, algo en lo que creemos firmemente porque una ya es demasiado. Es evidente que el número de víctimas mortales ha descendido considerablemente año tras año; pero es cierto, también, que en los últimos años el dato tiende a estabilizarse, ya que cuanto más bajos son los datos, más difícil es continuar descendiendo. Ante esta situación, desde el Gobierno vasco apostamos por los programas de formación y sensibilización. Creemos que este es el camino.

¿Qué peculiaridades tienen las carreteras de Euskadi?

Hay que diferenciar, por una parte, una red viaria principal que está integrada por autopistas, autovías y carreteras nacionales,

que son vías de alta capacidad utilizadas preferentemente por el tráfico en tránsito internacional, así como por el tráfico de carácter local en sus desplazamientos de largo recorrido e interprovinciales. Y, por otra parte, tenemos una red secundaria extensa y muy ramificada, usada por el tráfico local en sus desplazamientos cortos, con trazados complicados y muchas curvas para el caso de los Territorios Históricos de Bizkaia y Gipuzkoa, dada su orografía, y con un trazado mucho más relajante, con mayor campo de visión, para el Territorio Histórico de Álava.

No debemos olvidar que una gran parte del tráfico con Europa se hace a través de Irún y Biriattou...

Efectivamente. Durante el periodo estival, sobre todo, pero también, y cada vez más, en los periodos vacacionales de Semana Santa y Navidad, el tráfico internacional utiliza mayoritariamente la ruta AP-8 hasta enlazar con la AP-1 en Eibar (Gipuzkoa) hasta Vitoria-Gasteiz, donde se incorpora a la A-1 en sentido Burgos-Madrid. Durante la denominada Operación Salida (último fin de semana de julio y el primero de agosto), se dan las fechas más críticas, con mayor densidad de tráfico. El tráfico internacional utiliza la misma ruta en el sentido inverso durante el regreso del periodo vacacional, en la Operación Retorno, esto es, últimos 2 fines de semana de agosto y el primer fin de semana de septiembre. Por esta razón, para garantizar al máximo la seguridad vial de los conductores, desde la Dirección de Tráfico habilitamos operativas especiales de señalización en las fechas de mayor densidad de tráfico.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 del Gobierno vasco termina este año. ¿Cómo valora los resultados?

Desde el punto de vista de la gestión y de la movilidad del tráfico, el balance es positivo. Los desplazamientos en los accesos a las ▶▶

Estibaliz Olabarri

► capitales vascas aumentan anualmente en un 2-3%. Los de largo recorrido y el tráfico internacional aumentan cada año un 4-6%. A pesar de ello, se ha logrado mantener una tendencia descendente de las cifras de accidentalidad. Por ejemplo, en 2024 se registraron 37 fallecidos en las carreteras vascas, frente a los 42 registrados en 2021. Y ha habido 410 heridos graves en 2024, frente a los 455 de 2021. Sin embargo, no tenemos que relajarnos y debemos seguir trabajando con el objetivo marcado para 2030: la reducción de fallecidos y heridos graves en un 50% con respecto a 2020. Teniendo en cuenta que el objetivo último es acercarnos lo más posible a la cifra de 0 víctimas mortales y 0 heridos graves en 2050, de acuerdo con la estrategia de "Visión Zero" recogida en el Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 así como por el Pacto Vasco por la Seguridad Vial.

¿Influirá la tecnología en el futuro?

La evolución de la seguridad vial está ya estrechamente ligada a la tecnología. La integración de plataformas en la nube permitirá una gestión centralizada de datos en tiempo real, optimizando la toma de decisiones. El uso de equipamientos IoT (Internet Of Things) en infraestructuras y vehículos facilitará la recopilación de información clave sobre el tráfico, climatología y comportamiento del conductor. Y, en tercer lugar, los gemelos digitales revolucionarán la planificación, posibilitando la simulación de escenarios y la previsión de riesgos antes de que ocurran. La combinación de estas tecnologías con inteligencia artificial y conectividad vehicular marcará un antes y un después en la prevención de accidentes y la eficiencia en la movilidad.

¿Es la seguridad vial una responsabilidad compartida?

Sin ninguna duda. Avanzar hacia una sociedad libre de muertes y lesiones graves por siniestros viales nos compromete a todas las instituciones, agentes sociales y personas usuarias de las vías. Desde esta perspectiva se gestó en Euskadi el Pacto Vasco por la Seguridad Vial que fue asumido y firmado en 2022 por catorce entidades, asociaciones e instituciones. El pacto asume los desafíos globales de seguridad vial y sostenibilidad recogidos en los Objetivos de Desarrollo Sostenible



“INVERTIR EN EDUCACIÓN Y EN CONCIENCIACIÓN NO SÓLO SALVA VIDAS, SINO QUE TAMBIÉN CONTRIBUYE A CREAR UN ENTORNO MÁS SEGURO”.

de la ONU, y sella una alianza que refleja el compromiso de las instituciones y de la sociedad vasca con la seguridad vial, la vida de las personas y el bienestar social. Asimismo, refuerza la colaboración interinstitucional y público-privada, en la promoción de una movilidad segura que incentive el transporte público y priorice la protección de los más vulnerables.

¿Es diferente la movilidad de mujeres y hombres?

Las estadísticas de siniestralidad muestran que el porcentaje de víctimas mortales en carretera es muy superior en hombres que en mujeres. En 2024, el 76% de los fallecidos en accidente de tráfico en Euskadi fueron hombres y el 24% mujeres. Esto puede deberse a la diferente actitud y comportamiento que tienen hombres y mujeres al conducir un vehículo y a que, posiblemente, las mujeres utilicen más el transporte público en el día a día.

¿Cómo son las relaciones con la DGT?

Desde 1982, año en el que fue transferida a Euskadi la competencia en materia de ejecución de la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos, nuestras relaciones con la DGT siempre han sido fluidas y bidireccionales, guiadas no sólo por los principios de coordinación y de respeto institucional, sino por una constante apuesta de cooperación y compromiso ante el reto de la movilidad segura que nos une a ambas administraciones. ◆

“Nos preocupan los motoristas y las personas mayores”

¿Qué importancia tienen la educación y la concienciación?

Ambas tienen una importancia extraordinaria porque son dos herramientas poderosas e imprescindibles en la prevención de los siniestros viales. Cuando las personas están bien formadas sobre las normas de tráfico y perciben adecuadamente los riesgos, es más probable que adopten comportamientos viales responsables, sean viandantes o conduzcan algún tipo de vehículo. Invertir en educación y en concienciación no sólo salva vidas, sino que también contribuye a crear un entorno más seguro para todos y todas en nuestras vías.

¿Qué programas formativos están en marcha?

Son varios, algunos de ellos ya consolidados. En el ámbito escolar, destacaría el programa de formación de formadores que realizamos en colaboración con el Departamento de Educación, dirigido al profesorado no universitario; los programas para adolescentes y jóvenes, donde conocen las consecuencias de los siniestros viales con testimonios reales y aprenden a identificar estrategias para evitarlos o minimizar sus consecuencias, y el programa dirigido al alumnado de Educación Básica para Personas Adultas. Hay dos colectivos que nos preocupan especialmente. Por un lado, los y las motoristas. Desde 2016 ofertamos cursos gratuitos de conducción segura de motocicletas en circuitos cerrados (este año los ampliaremos a vías abiertas a la circulación). Y, por otro, las personas mayores. En Euskadi el 24% de la población tiene más de 65 años. En 2024 este colectivo estuvo involucrado en 3 de cada 10 siniestros viales y representó el 67% de las personas viandantes fallecidas. Es por tanto un grupo prioritario con el que trabajamos poniendo en valor su autonomía y facilitando estrategias de autoprotección para que puedan mantener una vida activa, saludable y segura.



IV CONGRESO MUNDIAL MINISTERIAL DE SEGURIDAD VIAL

Compromiso con la vida

El calmado del tráfico en las ciudades; hacer cumplir las normas mediante una importante tarea de vigilancia y control; colocar a las víctimas en el centro de la política de movilidad y seguridad vial; y la eficacia en la notificación de sanciones para que realmente se paguen y se evite la sensación de impunidad, han sido los **argumentos de la participación institucional española** en el congreso sobre seguridad vial celebrado en Marrakech del 18 al 20 de febrero.

• Nuria HERRAIZ

El evento, organizado por el Gobierno de Marruecos, bajo el auspicio de Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud, tenía como objetivo evaluar el progreso de los cinco primeros años del Plan Global de Seguridad Vial 2021-2030, y analizar los avances para reducir a la mitad las víctimas del tráfico. Para ello se reunieron todos los actores involucrados en salvar vidas y garantizar que las personas lleguen a sus destinos con seguridad.

Fruto de la reunión los ministros y los representantes de las delegaciones firmaron la "Declaración de Marrakech" en la que se refuerza el compromiso colectivo de hacer de la seguridad vial una prioridad universal, guiada por los principios de equidad, accesibilidad y sostenibilidad, sin dejar a nadie atrás, y apostando por una mayor voluntad política y una mayor inversión.

La realidad es que más de 1.200.000 personas fallecen cada año en el mundo

a consecuencia de los siniestros viales, y la mayoría son muertes que se pueden prevenir. Las consecuencias son especialmente dramáticas en los países en vías de desarrollo, en el continente africano, con el 20% de las víctimas a pesar de tener sólo el 2% del parque de vehículos mundial, y en el continente americano, que recoge el 19% de los fallecidos.

PARTICIPACIÓN ESPAÑOLA. La delegación de nuestro país estuvo encabezada por el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, quien expuso el modelo de seguridad vial español, que ha permitido rebajar las víctimas mortales a 37 fallecidos por millón de habitantes.

El ministro insistió también en la necesidad de poner a las víctimas *"en el centro de la política de seguridad vial, darles voz y visibilidad porque son la conciencia crítica de la sociedad, ellas nos trajeron el concepto de 'violencia vial' y tienen razón cuando defienden la obligación ética y moral de evitar tanto dolor y tanto sufrimiento"*. Además, destacó la

Manifiesto de las víctimas

Protagonistas de la seguridad del tráfico, las víctimas de siniestros viales, representadas por la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas (FICVI), IRVP (International Road Victims Partnership) y FEVRx (Federación Europea de Víctimas de la Carretera) presentaron en Marrakech un manifiesto de cinco puntos solicitando políticas que den prioridad a peatones y ciclistas; al transporte público; a vehículos e infraestructuras seguros, y campañas de concienciación y educación.

Asimismo, reivindicaron una legislación vial clara, con aplicación rigurosa y el establecimiento de redes de atención integral a las víctimas y a sus familias: *"El cuidado médico inmediato y la rehabilitación posterior al siniestro pueden marcar la diferencia en la supervivencia y la vida independiente de los lesionados"*, concluye el texto que recoge estas reclamaciones fundamentales.

apuesta por la educación escolar en valores como compartir la vía pública, cumplir las normas y pensar en los demás; la formación continua de los conductores, y las campañas de concienciación social.

Por su parte, el director de Tráfico, Pere Navarro, se refirió a la importancia de un procedimiento sancionador claro, sencillo para el ciudadano, y eficaz, que finalice con el cobro efectivo de las sanciones: *"De nada vale que los agentes denuncien a los infractores, si las sanciones finalmente no se cobran"*. ♦

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



Ana Carrasco

CAMPEONA DEL MUNDO DE MOTOCICLISMO EN 2018 Y 2024

“El circuito es más fácil y seguro que una carretera convencional”

Ana Carrasco (Cehegín, Murcia, 1997) tenía sólo tres años cuando su padre le compró su primera moto. Entonces, nadie podía pensar que aquel regalo iba a ser el comienzo de su gran pasión. Hoy, con 28 años recién estrenados, ha cumplido su sueño infantil de ser campeona del mundo. Y por partida doble: en 2018 y 2024. Para ella, la moto es una forma de vida y se siente orgullosa de ser un referente femenino para esas niñas que persiguen el sueño de subirse a una moto y, por qué no, a un podio.

• P. ORTEGA

Ana Carrasco se sacó el carné de conducir con 18 años recién cumplidos para que sus padres no tuvieran que llevarla a sus entrenamientos de moto. Dice ser muy respetuosa, por seguridad, con las normas de tráfico y sólo ha tenido un susto en la carretera: cuando un día se le cruzó, de noche, un jabalí. Valiente y comprometida, su gran lujo es estar con su familia y sus amigos.

¿Cuándo se sacó el carné de conducir?

En cuanto pude, nada más cumplir los 18. Por mi deporte tengo que desplazarme mucho y dependía de mi padre o de mi madre, que me llevaban a entrenar y me recogían. Pensé que así tendría más independencia.

¿Qué es más difícil: pilotar una moto en un circuito o en una carretera convencional?

Es mucho más fácil y más seguro el circuito porque nunca cambia, las condiciones siempre son las mismas y te da mucha seguridad. Si te caes, hay personal especializado para recogerte y por eso los pilotos podemos hacer lo que hacemos. Sin embargo, la carretera cambia constantemente. Pasa mucha gente, hay muchos vehículos y la seguridad no depende de ti solo, sino de los demás. Y, aunque parezca lo contrario, el riesgo es mucho más alto en la carretera que en un circuito.

¿También le gustan los coches?

Lo mío son las motos, pero también tengo pasión por los coches. De hecho, el año pasado estuve compitiendo

en coches y me gustó mucho. Así que, cuando deje de competir en motos, no descarto meterme en el universo de las cuatro ruedas. Me gusta la velocidad, la verdad.

¿Cree que los coches tienen un excesivo protagonismo en las ciudades?

Quizás, pero el uso del coche también depende de donde vives. No es lo mismo vivir en un pueblo pequeño, como el mío, que en una gran ciudad. Para mí el coche o la moto son imprescindibles en el día a día. Es lo más fácil y lo más rápido.

¿Cuántos kilómetros ha hecho por las carreteras?

Hago unos 40.000 kilómetros al año. Voy a entrenar muchas veces a Barcelona, Murcia, Jerez, Portugal... También uso mucho la furgoneta para llevar la moto.

¿Defiende el uso del coche eléctrico?

He probado un poco de todo. Cambio de coche constantemente porque tengo acuerdos con marcas. Ahora tengo uno convencional y el eléctrico es una posibilidad más que está creciendo. Pero no se puede hacer un cambio total, porque casi todo el mundo tiene coches convencionales. Y no es lo mismo un coche eléctrico en Madrid o Barcelona, que si vives en la montaña, sobre todo por los cargadores.

¿Alguna mala experiencia en la carretera?

Una vez me di un golpe con un jabalí de noche en una autovía. A mí no me pasó nada, pero al animal sí le di un golpe, porque me salió inesperadamente. Es la única vez que he tenido un percance. Fue un buen susto.





Ana Carrasco

► ¿Prefiere conducir o ir de copiloto?

Prefiero conducir, a no ser que esté demasiado cansada.

¿Qué consejos daría a los jóvenes que se inician en las motos?

Que respeten las normas y no corran riesgos, que no cometan el error de comenzar con motos grandes. Muchos pecan de esto. Es mejor empezar con una moto pequeña, para aprender e ir seguros. Después se pueden comprar una moto más grande. Es como si te sacas el carné de coche y te compras un Ferrari. Quizás es mucho. Y con la moto pasa lo mismo, es mejor empezar con una 125 e ir subiendo.

¿Alguna multa por exceso de velocidad?

Hummmm... Probablemente. Y eso que no suelo correr mucho. Alguna vez sí me he pasado en esos tramos que pasan el límite de 120 a 100, porque no me doy cuenta. Soy consciente de los riesgos de la carretera y muy respetuosa con las normas.

El mundo de las motos es un universo básicamente masculino. ¿Ha tenido algún problema por ser mujer?

Nunca. He elegido este deporte desde niña y ha sido mi hábitat natural. Durante mi carrera deportiva, me he enfrentado a lesiones complicadas y momentos difíciles, pero nunca por ser mujer.

Participa en el campeonato del mundo desde los 15 años. Eso es una proeza para una chica...

En los últimos 10 años se ha avanzado mucho. Ahora hay muchas más mujeres en diferentes puestos de trabajo en el mundo de las motos. Yo era la única chica del campeonato en un deporte que era masculino en todos los sentidos. Ahora es casi imposible ver un equipo donde no haya una mujer trabajando.

Es la embajadora de la campaña Ellas Conducen de Midas...

La campaña tiene la intención de ayudar a mujeres con falta de oportunidades en general. Pero la última campaña se ha centrado en un 'coche femenino' para visibilizar los prejuicios sociales que hay respecto a las mujeres al volante. Se ha diseñado un coche rosa basado en estereotipos y queremos demostrar que hacer una cosa bien o mal, que conducir bien o mal, no es una cuestión de género.



Y también lidera el movimiento Ride like a Girl (Corre como una chica)...

Es un movimiento que nació en 2018, cuando yo era la única chica de la parrilla del campeonato del mundo. Al ganar el título, queríamos enseñar a la gente que 'conducir como una chica' no tiene que ser una frase despectiva. Avanzamos, pero hay que seguir abriendo caminos. A mí me gustaría que hubiera más chicas, que no sea tan raro verlas compitiendo, sino que sea la normalidad.

“ME GUSTARÍA QUE HUBIERA MÁS CHICAS EN LOS CAMPEONATOS DE MOTOS, QUE ESO SEA LA NORMALIDAD”.

¿Se siente orgullosa de ser un referente para las niñas?

Sinceramente, no me siento referente, porque lo que he hecho yo ha sido para conseguir mi sueño. Sí me siento orgullosa de que haya niñas que tengan referentes femeninos. Cuando empecé, todos eran masculinos: Rossi, Márquez, Lorenzo o Pedrosa. No quería ser como Ana Carrasco porque no existía y que haya niñas que tengan la opción de tener un referente femenino, está muy bien, porque te da un respaldo. Si ella está allí, yo también puedo hacerlo.

¿Ha pensado alguna vez en tirar la toalla?

Sí, y el que diga lo contrario en el deporte de élite miente. En Indonesia me tuve que volver con una pierna rota, en Portugal me lesioné la espalda... A veces pasas por momentos frustrantes, porque los resultados no salen o porque surgen lesiones. Pero, si estás bien rodeado de tu familia y recibes

el apoyo de los que están cerca, esas crisis duran poco. A mí me ha pasado, pero enseguida quería volver a correr.

¿Qué cualidades innatas debe tener una campeona del mundo?

El talento se da por descontado, pero es más importante la capacidad de sacrificio. La diferencia entre ser un campeón o no la marcan el esfuerzo y la capacidad de sobreponerse a los momentos difíciles.

¿Qué es la moto para usted?

Una forma de vida. Mi vida se ha basado en el mundo de las motos desde que tenía 3 años.

¿Dónde quiere llegar?

Es difícil porque, sinceramente, he conseguido mucho más de lo que yo de pequeña soñaba. Estoy donde siempre he querido estar. Como piloto, quiero volver a ser campeona del mundo si puedo, pero mi sueño de niña ya lo he cumplido. Quería ser campeona del mundo y lo he conseguido dos veces, con 21 y 27 años. Todo lo que venga será un regalo.

¿De dónde le viene su afición?

A mi padre siempre le han gustado mucho las motos y nos regaló motos a los tres hermanos como un hobby, por hacer cosas juntos. Ahora está encantado porque he conseguido dedicarme a lo que me gusta.

¿Cuáles son sus grandes lujos?

Como normalmente estoy fuera de mi casa, me fascina ir a Murcia, estar con mi familia, salir a cenar, irme de vacaciones con mis amigos del pueblo... Las cosas normales de la gente que yo las puedo hacer muy pocas veces durante el año.

¿Cómo es un día de ocio perfecto?

Con mi familia, que me ha acompañado durante muchos años a un montón de sitios y viven mis triunfos como propios. Han sacrificado muchas cosas y es un logro compartido. Gracias a ellos, puedo estar aquí. ♦



EL SECTOR DEL RENT-A-CAR CERRÓ 2024 CON MÁS DE 200.000 VEHÍCULOS MATRICULADOS

De turismo por España... en coche de alquiler

Cada vez más usuarios optan por **alquilar un coche para recorrer España**. El rent-a-car (RAC) se consolida como una alternativa perfecta para conocer nuestro país con comodidad, flexibilidad e independencia. Los buenos resultados de 2024 avalan este hecho.

• S. L.

Nuestro país es uno de los destinos turísticos más populares y atrae a millones de visitantes cada año. La necesidad, por tanto, de recorrer y descubrir rincones de nuestra geografía ayuda a un impulso cada vez más fuerte de una demanda constante y robusta de servicios de alquiler de vehículos. Y así lo está viendo el sector: en el pasado año 2024, el rent-a-car logró cerrar el año con más de 200.000 vehículos matriculados (207.634), entre turistas e industriales, lo que supuso un crecimiento del 35,87% con respecto al anterior ejercicio, cuando se registraron un total de 152.813 unidades, según los datos de la Federación Nacional Empre-

arial de Alquiler de Vehículos Con y Sin Conductor (FENEVAL).

"Hemos vivido un buen 2024 debido a tres motivos: la recuperación del stock, la colaboración por parte de los fabricantes y una amplia llegada de turistas internacionales a nuestro país", nos comenta Juan Luis Barahona, presidente ejecutivo de FENEVAL. "No obstante, hay que recalcar que no han podido alcanzarse los objetivos inicialmente previstos, al no haber sido un año tan excelente como se esperaba, a consecuencia del incremento de algunos costes como tipos de interés, precios de vehículos o mano de obra, por lo que el margen del sector se ha visto inevitablemente alterado. En cualquier caso, debemos hacer un balance positivo, pues el año ha sido claramente bueno".



Los turistas alquilan más

Si hubiera que definir cuál es el tipo de cliente que más alquila, la palabra perfecta sería: turistas. Barahona nos aclara que el pico más alto de este modelo ►►

De turismo por España... en coche de alquiler

► de negocio se vive durante los meses de verano (es la época dorada para la industria española del rent-a-car, englobando el periodo mayo-septiembre), por lo que quienes nos visitan a lo largo de la temporada estival conforman el usuario medio alquilador de un vehículo. Principalmente destacan turistas de países vecinos como Reino Unido, Alemania o Francia, aunque cada vez van teniendo un mayor peso otros perfiles como los procedentes de países nórdicos, Estados Unidos o Canadá.

Y todos ellos comparten una serie de características comunes: se trata de un turista de edad media, de entre 30 y 55 años, con una clara independencia y solvencia económica, al contar con unos ingresos de un nivel medio-alto.

Al preguntar al responsable de FENEVAL por las zonas de España con mayor demanda de alquiler de vehículos, señala que las islas (Baleares y Canarias), así como otras zonas costeras (Costa del Sol o Costa Brava), son claramente los puntos estratégicos. En el caso de los usuarios "business", quienes alquilan un vehículo por motivos de negocio, las grandes urbes como Madrid o Barcelona son las que despuntan.

Coches pequeños y urbanos

En cuanto a qué tipo de coche es el más solicitado, el sector del rent-a-car continúa con la tendencia de los últimos años, marcada por el interés de los usuarios en los vehículos pequeños, urbanos y con un coste competitivo. No obstante, Barahona señala la cada vez mayor relevancia de los SUV, especialmente demandados por familias o grupos más grandes.

La flota de coches de alquiler en España es una de las más jóvenes y con un mayor porcentaje de rotación del mercado. Los vehículos están en un constante proceso de renovación (cada 6-12 meses), lo que impacta directamente y de manera positiva en la edad media del parque automovilístico español, ya que ayuda a frenar su envejecimiento. La actual edad media de los RAC es aproximadamente de 6 años y medio.



La mayor demanda de vehículos de alquiler se registra en las islas (Baleares y Canarias) y en las zonas de costa, como la Costa del Sol o la Costa Brava.

ALQUILAR UN VEHÍCULO: PASOS A SEGUIR

¿Qué compañía elijo? ¿Tendrán aquí los mejores precios? ¿Qué modelo de coche será mejor?... Son varias las preguntas que nos pueden surgir. Para aclararnos dudas, la patronal de las empresas de alquiler de vehículos, FENEVAL, recomienda tomar nota de los siguientes puntos:

1. ¿Dónde es más barato?

Debemos comenzar investigando, anotando y comparando entre diferentes compañías, algo que nos ayudará a encontrar el mejor servicio y el mejor precio que se adecúe a nuestras necesidades. Respecto a los precios, hay que remarcar que cada compañía establece sus propias políticas y planes. Queda claro que las compañías alquiladoras de vehículos responden a los resultados que obtienen de su relación oferta-demanda, así como al análisis operacional y económico de su estructura. Por tanto, no se quede con la primera opción que encuentre.

2. ¿Qué modelo de coche necesito?

Al seleccionar nuestro vehículo, debemos poner sobre la mesa aspectos clave como destino final, número de viajeros, duración del viaje o rutas previstas. Será más fácil así seleccionar eficientemente el vehículo que más se ajuste a lo que estamos buscando.

3. ¿Qué tipo de motor?

Antes de optar por un coche de combustión -gasolina o diésel- o no, será importante saber si en nuestro destino de vacaciones entran en funcionamiento algunas normativas o políticas restrictivas de circulación, como las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE). En caso de elegir un coche eléctrico, será esencial conocer, entre otros, los puntos de recarga disponibles que afectarán a nuestro trayecto.

4. ¿Cómo es la política de combustible?

El usuario podrá conocer cómo recibirá y devolverá el depósito de combustible del coche alquilado para evitar sorpresas. Hay dos tipos de opciones (lleno-lleno o lleno-vacío). La primera de ellas es la más habitual: la propia compañía hace entrega al usuario del depósito del coche completamente lleno y, antes de la devolución, este debe entregar de vuelta el vehículo con la capacidad completa.

5. Seguro, ¿sí o no?

La contratación de un seguro a todo riesgo será sinónimo de tranquilidad y protección, y redundará en una mayor satisfacción y experiencia del usuario. Otras alternativas podrían ser el seguro con franquicia, el seguro de franquicia por robo, el de Responsabilidad Civil a terceros, el de accidentes personales o el de asistencia en carretera; cada uno con un precio y unas condiciones diferentes.

6. ¿Tiene franquicia?

Es importante informarnos sobre la cantidad necesaria a abonar en caso de daños al vehículo durante el periodo de alquiler. Se trata de una cantidad variable que el titular de la reserva deberá abonar en caso de que el vehículo, durante la duración del contrato, sufra algún tipo de desperfecto.

7. ¿Cuál es la política de cancelación?

Ante cualquier imprevisto o modificación de última hora, conocer las condiciones y los requisitos de cancelación de la compañía de alquiler será el mejor de los aliados.

8. Y... no olvide revisar el coche

Antes de irnos con el coche, es más que recomendable que compruebe que la hoja de posibles daños del vehículo que le dará la compañía es correcta.



Los vehículos rent-a-car más demandados solían ser utilitarios urbanos pequeños y con un coste competitivo; pero, en los últimos años, familias y grupos más grandes prefieren los tipo SUV.

2025, un año clave

Para 2025 el sector del alquiler de vehículos tiene en su hoja de ruta seguir siendo un motor clave para el turismo y la economía nacionales. A nivel legislativo, con gran probabilidad, será el definitivo en lo que se refiere a la aprobación de la Ley de Movilidad Sostenible. Según aclara Juan Luis Barahona, “como Federación apoyamos firmemente la transición hacia una movilidad más limpia y eficiente, pero pedimos que esta norma tenga en cuenta la realidad y necesidades del sector del rent-a-car. Es fundamental que la normativa fomente incentivos claros para la renovación de flotas, así como el desarrollo de infraestructuras de recarga eléctrica en todo el territorio”.

“Asimismo -puntualiza el presidente de FENEVAL-, será un año nuevamente marcado por el debate generado en torno a las islas Baleares y las limitaciones impuestas al acceso de vehículos de alquiler en ellas. Queremos que se escuche nuestra voz de una vez por todas: el rent-a-car representa menos del 10% del tráfico total y, recordemos, cuenta con la flota más joven y menos contaminante. Pedimos proporcionalidad, equidad y que no se penalice a un sector clave para el turismo y la economía de las islas”.

En este sentido, conviene recordar que el Consejo Insular de Eivissa aprobó a finales del pasado año 2024 una ley que limita la entrada de vehículos en dicha isla a partir del 1 de junio de este mismo año

PARQUE JOVEN: LA EDAD MEDIA DE LOS VEHÍCULOS RENT-A-CAR ES DE 6,5 AÑOS.

LOS COCHES DE ALQUILER, MÁS PROTEGIDOS FRENTE A ROBOS

A mediados de 2023, la DGT y FENEVAL presentaron el llamado DNI-Car, un servicio de digitalización de la documentación de los vehículos de alquiler para evitar el robo de los mismos.

De esta manera, los clientes ya no llevan la documentación física, sino un código QR desde el que se podrán descargar el permiso de circulación y la ficha técnica, exclusivamente durante la duración del contrato de alquiler. Tras su finalización, el código QR queda desactivado y la documentación deja de estar disponible. Las autoridades pueden comprobar la documentación y conocer si el coche ha sido sustraído en tiempo real. La documentación tiene la misma validez que la de soporte físico.

Cada año se roban en España unos 25.000 coches, y de estos, cerca de 9.000 son vehículos de rent-a-car. Esta es una de las razones por las que se ha creado este sistema de digitalización de la documentación de los coches

ya que, como hasta ahora, tener la documentación original o compulsada en formato papel favorecía que algunos usuarios se apropiaran indebidamente de los vehículos y los utilizaran para actuaciones ilegales, como la matriculación en otros países o la compraventa irregular de los mismos.

(en Formentera este límite se establecía ya en una ley de febrero de 2019). A esta normativa se suma la decisión tomada por el Consell de Mallorca el pasado mes de marzo para iniciar la elaboración de una proposición de Ley de Movilidad Sostenible que recogerá la regulación de la entrada de vehículos en su territorio. ♦

ENTREVISTA

JUAN LUIS BARAHONA

Presidente ejecutivo de FENEVAL



“El turista que alquila un vehículo quiere disfrutar de las vacaciones a su aire”

¿Quiénes optan por el rent-a-car?

Los usuarios que se decantan por el coche de alquiler como el mejor de los aliados para sus vacaciones buscan un sentimiento de libertad para poder explorar las regiones de nuestro país en las que están interesados sin ningún tipo de condicionante, a su propio ritmo, teniendo acceso, además, a lugares recónditos o simplemente conocer aquellas áreas rurales, pueblos pequeños o lugares turísticos con una menor accesibilidad en transporte público.

El perfil podríamos definirlo como el de un turista con una especial predilección por zonas costeras, como las islas Baleares, las islas Canarias, la Costa del Sol o la Costa Brava. Suelen viajar acompañados de sus familias o amigos y les encanta disfrutar de rutas temáticas, como la gastronómica, o visitar ciudades históricas o parques naturales. Esta tipología de turista es conocedora de la importancia de reservar con anticipación su vehículo de alquiler, especialmente, en los meses de temporada alta. Por ello, sobresalen por una inquietud tecnológica y digital y, para sus reservas, hacen uso principalmente de las plataformas online que ponen a su disposición las compañías alquiladoras.

¿Qué tipo de seguro contratan?

Los clientes suelen optar por seguros a todo riesgo para evitar preocupaciones e imprevistos, especialmente debido a las diferencias en las normativas de tráfico y conducción entre sus países de origen y España.

Renault 5 E-TECH

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 31.584€

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



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

La opinión de
Autofácil

Es un modelo 100% eléctrico basado en el R-5 de los años 70, pero más allá del diseño las diferencias entre ambos son abismales. Se comercializa en 2 versiones, una con 120 CV y una batería de 40 kWh, y otra de 150 CV con una batería de 52 kWh. Sólo se vende con una carrocería de cinco puertas y 3,92 m de largo. Tiene cinco plazas, aunque las traseras no son amplias. El puesto de conducción guarda parecido con las formas del original, pero la instrumentación es completamente digital, con una pantalla central

desde la que se manejan la mayoría de las funciones. La calidad de acabados es buena. Hemos probado la versión de 150 CV. Acelera de 0 a 100 en 8 segundos (como un Renault 5 GT Turbo de finales de los 80). Su respuesta es buena, aunque tiene una suspensión firme que le da un toque de deportividad, es bastante cómodo. Homologa una autonomía de 412 km, pero en la práctica su consumo parece un tanto elevado y que será difícil pasar de los 350-360 km. La versión de 120 CV parte de 26.784€, y la de 150 CV, de 31.584€. En ambos casos, es un coche caro. www.renault.es

MOTOR: Eléctrico, 150 CV.
CARBURANTE: Eléctrico, batería 52 kWh.
EQUIPAMIENTO: Climatizador, cuatro elevallas eléctricos, conexión USB y Bluetooth, control de velocidad, sensor de aparcamiento trasero... Entre otros.
DIMENSIONES: Longitud 3,92 m. • Ancho 1,77 m. • Alto 1,49 m.
MALETERO: 277 litros.
AUTONOMÍA ELÉCTRICA: 412 km.

LO MEJOR

- Suavidad de marcha
- Consumo y autonomía
- Amplitud del interior

LO PEOR

- Diseño peculiar
- Pantalla central oculta
- Tacto de freno

KIA EV3

La opinión de
Motor16

La marca coreana ha dado un paso más en la movilidad eléctrica porque este KIA EV3 ya puede ser el primer coche de la familia. Creado en una plataforma exclusivamente para un vehículo 100% eléctrico, su enorme habitabilidad (mide 4,3 m de longitud), permite que 4 adultos viajen con total comodidad, junto con su equipaje. Cuenta con dos alternativas, un Standard Range, con 436 km de autonomía y un Long Range, con más de 600 km homologados. En los dos casos la potencia es la misma: 204 caballos. La tecnología es de última generación, con un cuadro de mandos compuesto por dos pantallas de 12,3", separadas por una tercera de 5,3" en la que se plasma la información del climatizador. También destaca su sistema V2L para usar la batería como fuente de carga de otros dispositivos eléctricos, una solución muy útil, y su interior con una elevada calidad en los acabados (realizados con materiales reciclados). El dato definitivo para popularizar el EV3 como modelo eléctrico para todos es su precio: parte de 33.000€ y que con descuentos de marca (y si se reactiva el Plan MOVES) puede quedar en unos 23.000€. www.kia.com/es/

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 28.090€

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



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

MOTOR: Motor eléctrico delantero de 204 CV (150 kW) de potencia.
CARBURANTE: Electricidad.
EQUIPAMIENTO: 8 airbags, alerta y asistente de cambio involuntario de

carril, de tráfico trasero, de fatiga del conductor, luces automáticas, ayuda al aparcamiento, frenado automático de emergencia, pantalla táctil de 12 pulgadas, arranque sin llave, sistema V2L.
MALETERO: 460-1.250 litros.

DIMENSIONES: • Longitud 4,30 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 1,56 m.
CONSUMO MEDIO WLTP: 14,9 kWh/100 km.
AUTONOMÍA ELÉCTRICA: 436 km.

Zontes 368G

La opinión de

SOLOMOTO

Las marcas chinas están conquistando Europa y también nuestro país. Este escúter todoterreno es buena prueba de ello. Y es que el Zontes 368G es un vehículo preparado para recorrer la ciudad o marcarse una excursión por una pista de tierra, como si fuese una moto todoterreno, pero con mucha más comodidad y versatilidad.

Llega con todo el equipamiento de lujo que se puede esperar en escúteres mucho más caros, como llantas de radios tubeless (de 17" y 14"), pantalla TFT de 8", control de presión y temperatura de los neumáticos, arranque por llave remota, conmutadores retroiluminados, manetas ajustables, freno de estacionamiento, puños calefactables, pantalla de altura regulable, tres tomas USB, control de tracción, ABS (desconectables), faros auxiliares, cámara de grabación delantera y trasera y dos modos de conducción, Sport y Eco. Y hay espacio bajo el asiento para dos cascos integrales.

Movido por un motor de un cilindro de 367 c.c. ofrece 39 CV y consume 4,5 litros a los 100 km. Es un gran escúter en todos los sentidos, y tiene, además, un precio ajustadísimo.

www.zontesmotos.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 5.592 €



EMISIONES DE CO₂:

79 g/km

IMP. MATRIC.: 0%

LO PEOR

- Peso elevado
- Cuesta llegar al suelo en parado
- Caballete lateral de difícil acceso

Estética:	9
Acabado:	9
Pos. conductor:	8
Pos. pasajero:	8
Instrumentación:	9
Equipamiento:	10
Motor:	9
Consumo:	8
Aceleración:	9
Nota media:	8,7
Chasis:	8
Estabilidad:	9
Suspensión:	8
Frenos:	8
Luces:	9
Ciudad:	7
Carretera:	9
Media seguridad:	8,2

MOTOR: 4 tiempos y 1 cilindro.

- **Cilindrada:** 367 cc.
- **Diámetro:** 79 x 75 mm.
- **Arranque:** Eléctrico.
- **Encendido:** Electrónico digital.
- **Depósito:** 17,5 litros.

TRANSMISIÓN: Por variador y correa.

FRENOS: Disco delantero y disco trasero, con ABS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla invertida; trasera, dos amortiguadores.

RUEDAS: Neumáticos: Delantero, 110/70x17"; trasero, 150/70x14".

DIMENSIONES:

- **Longitud:** 2.230 mm.
- **Altura asiento:** 790 mm.
- **Peso:** 203 kg (llenos).

Skoda Elroq 85

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 39.700 €



EMISIONES DE CO₂:

0 g/km

IMP. MATRIC.: 0%

LO PEOR

- Batería grande sólo en la versión más potente
- Suspensión Sportline algo firme
- Bomba de calor opcional

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

La opinión de

autopista

Este modelo de Skoda cumple con ambas expectativas: dispone de alcances reales que oscilan entre los 400 y 450 km y, si agregamos la variable precio, demuestra haber encontrado el camino para que la electrificación pueda ser cosa de todos. No hay un coche que ofrezca mucho más, en cifras de rendimiento o consumo, y cueste menos si además añadimos su calidad, amplitud interior,

la capacidad del maletero o las posibilidades de equipamiento. Es una alternativa real al Karoq, el mejor SUV de la marca, pero ofreciendo características propias de modelos superiores.

Su eficaz curva de carga en corriente es otro valor añadido que normaliza el uso de esta versión para recorridos maratonianos. Resulta sobresaliente en calidad de ejecución, con un confort excepcional siempre que se elija bien el acabado y tipo de amortiguación, y con un comportamiento orientado a la seguridad y la facilidad de conducción.

www.skoda.es

MOTOR: Eléctrico, sincro de imanes, ubicado en el eje posterior.

CARBURANTE: Electricidad. Baterías de iones de litio de 77 kWh útiles.

EQUIPAMIENTO: Alerta de cambio de carril, asistente de luces de carretera y de atascos, ayuda al aparcamiento delantero y trasero, control de crucero adaptativo y de presión de neumáticos, detección de ángulo muerto, sistema de frenada de emergencia con detección de peatones y ciclistas, control y limitador de velocidad, reconocimiento de señales de tráfico, arranque sin llave, climatizador de dos zonas o llantas de aleación.

DIMENSIONES: Longitud 4,48 m. • Ancho 1,88 m. • Alto 1,62 m.

MALETERO: 470 litros.

AUTONOMÍA ELÉCTRICA: 581 km.

75 años de la VW T1

A lo largo de 75 años, las furgonetas Volkswagen, se han convertido en un vehículo de culto, desde que el 8 de marzo de 1950 la casa alemana inició su producción: con el mismo motor de cuatro cilindros del mítico Escarabajo, la también mítica T1 alcanzaba 80 km/h. Pronto se comercializaron variantes, como la Kombi y el minibús: el modelo «Samba Bus» de 1951 tenía espacio para nueve perso-

nas, 23 ventanas y techo plegable. El 2 de octubre de 1962 se produjo la unidad un millón y en julio de 1967 finalizó la producción con más de 1,8 millones de unidades en la calle. Dos años después, una foto de la T1 "Flower power" en Woodstock con una pareja en el techo se grabó en la memoria colectiva de la humanidad y convirtió a la furgoneta VW en un icono de la libertad.



De gasolina a eléctrica en tres horas

Una empresa italiana ha creado un novedoso invento denominado Retrokit que transforma a la icónica Vespa de gasolina en una moto 100% eléctrica en sólo tres horas, en un proceso que puede realizar el propio usuario. Una vez hecha la conversión, el usuario debe conseguir la nueva documentación de la moto en el centro de homologación co-

rrespondiente. "Para devolverle la vida a una Vespa de los años 70 hemos desarrollado un kit de actualización que permite que la carrocería y el chasis clásicos del escúter permanezcan intactos y que transforma el motor vintage de la Vespa en uno eléctrico moderno", explican desde la propia compañía. Este kit cuesta cerca de 3.300 euros.

Energía en movimiento

Un invento español podría disminuir la dependencia de los puntos de recarga de los coches eléctricos y contribuiría a reducir la contaminación urbana. Se trata de un mecanismo capaz de generar energía en movimiento, basado en un generador que transforma en electricidad las corrientes de aire generadas mientras el vehículo circula, eliminando la necesidad de enchufes y estaciones de carga. Su creador, Pepe Guasp, ha destacado que podría aplicarse también a camiones, autobuses y motocicletas: "El coche anda y se recarga por sí solo, con lo cual no tienes que enchufarlo nunca, ni le tienes que poner gasolina ni nada. Podría dar la vuelta al mundo sin gastar un euro", ha asegurado.



Plan de la UE para revitalizar la industria del automóvil

La Comisión Europea anunció a inicios de marzo su Plan de Acción Industrial para el Automóvil Europeo para impulsar la industria europea de la automoción, que contempla la flexibilización de la normativa de emisiones, la revisión de los objetivos de emisiones de CO₂, ayudas a la

compra del vehículo eléctrico y un plan para impulsar la fabricación de baterías en Europa. Según datos de la Comisión Europea, la industria automovilística europea representa el 7% del PIB de la UE y emplea a cerca de 14 millones de personas de manera directa o indirecta.



40.000 PUNTOS DE RECARGA.

España alcanzó en 2024 los 40.438 puntos de recarga públicos para vehículos eléctricos.

34 MILLONES DE VEHÍCULOS.

El año pasado se cerró con 33.976.611 automóviles matriculados, un 1,71% más que en 2023

1.000.000 DE COCHES.

En 2024 se vendieron 1.016.885 turismos nuevos en España (+7,1% que en 2023).



Euro NCAP 2024: los más seguros...

China, Alemania y Japón se sitúan en cabeza en seguridad en la última evaluación del programa europeo Euro NCAP. El ganador general es el Mercedes-Benz Clase E, con la mejor puntuación media en las cuatro categorías evaluadas: protección de ocupantes adultos, protección de ocupantes infantiles, protección de usuarios vulnerables de la vía y tecnologías de asistencia a la seguridad. El todocamino ZEEKR X chino logra el primer puesto en la clase de los SUV

pequeños, categoría con 20 de los 44 vehículos evaluados por Euro NCAP en esta edición. En los SUV grandes, el Mazda CX-80 se lleva el primer puesto; en los coches familiares grandes, Volkswagen Passat y el Škoda Superb -ambos tienen la misma plataforma- son los líderes en su clase. Destaca el primer modelo de pick-up probado en Europa por Euro NCAP: la Maxus eTERRON 9, una camioneta de fabricación china, con una alta puntuación en las cuatro categorías de seguridad.



... y los menos contaminantes

El programa Green Euro NCAP ha presentado los resultados de su último informe, en el que examina a 21 vehículos nuevos en el mercado: nueve obtienen las 'cinco estrellas', todos ellos eléctricos puros fabricados en China, Corea del Sur, Japón, Estados Unidos y Europa. El modelo mejor puntuado es el Opel/Vauxhall Corsa con un 99% de nota media, un 10/10 de calidad del aire y de emisión de gases invernadero y un 9,7/10 de eficiencia energética.

Le sigue el modelo coreano Hyundai KONA eléctrico con una media total del 98%, con un 10/10 de ca-

lidad del aire, un 9,7 de eficiencia energética y un 9,9 de emisión de gases invernadero.

Y en tercera posición, casi con la misma puntuación, el último modelo de Tesla, el Model 3, con una media del 98%, un 10/10 de calidad del aire, un 9,8 de eficiencia energética y un 9,8 de emisión de gases invernadero.

Para realizar su evaluación, Green Euro NCAP analiza cuatro factores en cada vehículo: emisiones contaminantes, eficiencia energética, emisión de gases invernadero y tipo de ingeniería o tecnología (eléctricos, híbridos o diésel).

SUPERVENTAS ENERO-FEBRERO 2025

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO: 5.173
2. SEAT IBIZA: 3.532
3. RENAULT CLIO: 2.917

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEON: 1.371
2. VW GOLF: 745
3. PEUGEOT 308: 697

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 414
2. MERCEDES CLASE CLA: 138
3. BMW SERIE 4: 103

MONOVOLUMEN MEDIO



1. BMW SERIE 2 ATOURER: 278
2. VW TOURAN: 205
3. MERCEDES CLASE B: 152

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 2.738
2. VW TAIGO: 1.845
3. RENAULT CAPTUR: 1.751

TODOTERRENO MEDIO



1. MG ZS: 2.721
2. OMODA OMODA 5: 1.781
3. HYUNDAI TUCSON: 1.319

ELÉCTRICOS



1. KIA EV3: 849
2. TESLA MODEL 3: 656
3. MINI MINI: 653

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA: 3.667
2. TOYOTA CH-R: 3.437
3. NISSAN QASHQAI: 3.078

CICLOMOTORES



1. RIEJU MRT 50: 256
2. SHERCO HRD SONIC2: 144
3. SYM JET 14-50: 126

MOTOS



1. YAMAHA NMAX 125: 1.680
2. HONDA PCX 125: 1.225
3. HONDA FORZA 125: 890

Fuentes: ANFAC y ANESDOR

VARÍA EN FUNCIÓN DEL MOTOR QUE LLEVE:
GASOLINA, DIÉSEL, HÍBRIDO O ELÉCTRICO

¿Cuántos kilómetros dura un coche?

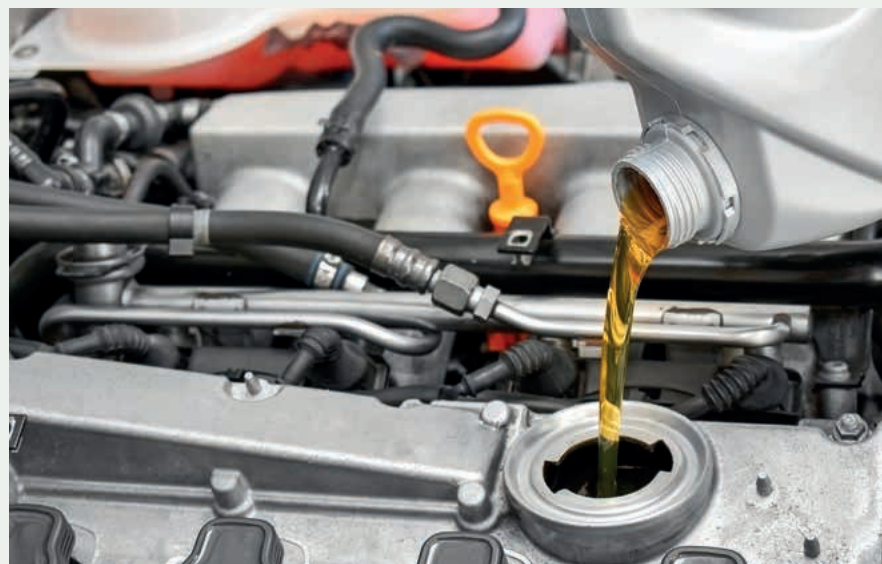
No es una pregunta fácil de contestar porque **depende de múltiples factores**, pero la cifra se puede aproximar bastante si su uso es normal y el mantenimiento es el adecuado.

• Diego DE LA VEGA

A demás de la vida que haya tenido el coche, del estilo de conducción que haya sufrido y de si se ha realizado un mantenimiento adecuado, la mecánica es lo que más puede influir en la vida media de un vehículo.

En condiciones normales, si se cumple con los mantenimientos indicados por el fabricante, y si se tiene suerte para que no surjan averías inesperadas, hay una media de kilómetros que son bastante factibles para que cualquier vehículo complete su vida útil. Si el coche se ha conducido de una forma normal, sin grandes esfuerzos, con cambios de aceite en su momento, etc., cualquier turismo está preparado para llegar sin problemas hasta los 250.000 kilómetros o incluso muchos más. Aunque, según el tipo de motor que lleve, puede haber bastantes diferencias.

Para Luis Grande, gerente de Talleres Ferrari, en Madrid,



“hoy en día, la fiabilidad de los motores está muy conseguida, ya que el prestigio de la marca va en ello. Son los elementos que rodean al motor, (alternador, motor de arranque, compresor, electrónica, etc.), los que tienen una vida útil programada y, debido al coste de su sustitución, marcarán el momento de cambiar el vehículo”.

GASOLINA O DIÉSEL. Según un estudio recientemente

publicado de la Universidad de Birmingham y la London School of Economics para el que se han analizado 300 millones de registros de 30 millones de unidades, la vida media útil de un vehículo de gasolina estaría en torno a los 18,7 años, con un kilometraje medio a lo largo de su vida de 187.000 kilómetros.

Eso sí, con este tipo de mecánicas, además de los cambios de aceite y del mantenimiento adecuado antes menciona-

do, influye mucho la calidad del carburante. Hay coches de gasolina que han sobrepasado el millón de kilómetros, aunque esto, como a continuación se verá, es más propio de motores diésel. De hecho, un Volvo P1800 de 1966 tiene el récord Guinness, ya que alcanzó los 5,23 millones de kilómetros.

Los motores diésel funcionan mucho más relajados, por decirlo así, pues obtienen la potencia necesaria a un régi-





EL CASO DE LOS COCHES ELECTRICOS

Aunque aún son minoría en el mercado, la duración de los coches eléctricos viene determinada por la batería y por su pérdida de rendimiento con el paso de los kilómetros y los años, ya que el reemplazo de este componente es mucho más costoso que el reemplazo de cualquier componente de un motor de combustión.

Aquí influye, de forma casi dramática, las frecuencias de carga (el número medio de ciclos de carga que aguantan son unos 3.000), la cantidad de cargas rápidas que se hagan (deterioran las baterías más rápidamente) o el entorno climatológico (si suele hacer frío o mucho calor también sufren más) en el que el coche se mueva, entre otros.

En este sentido, Fernando Suárez, gerente de Midas Plenilunio, explica que *“con la vida media de los vehículos eléctricos acercándose a la vida media de los vehículos de combustión (diésel, gas y gasolina), es el tipo de desplazamiento el que debe inclinar la balanza hacia uno u otro tipo de propulsión. Los vehículos de combustión siguen siendo los más adecuados para largos desplazamientos y altos kilometrajes anuales en entornos extra-urbanos, mientras que los vehículos eléctricos (EV) son más eficientes en*



entornos urbanos con trayectos medios y frecuentes arranques y paradas...”

Y aunque todavía no hay un muestreo fiable, dado el escaso tiempo en el mercado de los vehículos eléctricos modernos, la mayoría de las marcas determinan que sus baterías tendrán una vida útil de unos diez años o 200.000 kilómetros hasta llegar a una capacidad de la batería del 65-70% respecto a la capacidad nominal de carga. Esto quiere decir que su rendimiento será menor y no será el óptimo a partir de entonces, no que el coche se pare y haya que llevarlo al desguace. Es por ello que la mayoría de las marcas en España ofrecen garantía sobre la batería de 160.000 km u 8 años.

men de giro del motor menor. A menos revoluciones, más vida útil y, por lo tanto, más kilómetros por recorrer. Su media, si hablamos de coches, aumenta hasta los 410.000 kilómetros (según el estudio anterior), llegando el tiempo medio de vida a los 16,3 años, al ser vehículos más utilizados para cubrir distancias lar-

**LA VIDA MEDIA
DE UN COCHE
DE GASOLINA
ESTARÍA EN 18,7
AÑOS Y 187.000
KILÓMETROS.**

gas en autovía y en regímenes de giro del motor bajos y estables, que aseguran mayor duración de la mecánica.

Un buen ejemplo de motores que funcionan a pocas revoluciones, a pesar de su gran tamaño, son los de los camiones.

Además, llevan un mantenimiento a rajatabla, razón por la que alcanzan y superan, en

su gran mayoría y sin problema, el millón de kilómetros.

¿Y LOS HÍBRIDOS? La electrificación está de moda. Y la venta de los vehículos híbridos cada vez es más notable. La mayoría de ellos utilizan motores de gasolina con el complemento de baterías y motores eléctricos. Aunque la marca Mercedes, por ejemplo, también utiliza mecánicas diésel en este tipo de arquitectura.

El kilometraje que aguantará la mayoría de los híbridos con motor de combustión debería ser muy similar al de un coche con la misma mecánica, es decir, de 200.000 a 300.000 kilómetros, de media antes de llegar al final de su vida. Y es posible que sea mayor en el caso de los híbridos diésel de la marca de la estrella. Además, las baterías de estos coches tienen una vida útil aproximada también de unos 10 años. ♦

SINIESTROS VIALES CON ANIMALES

Más estrategias coordinadas y medidas efectivas

Los siniestros viales con implicación de animales, silvestres o domésticos, siguen causando importantes daños materiales, además de generar víctimas. Así consta en el informe que en agosto de 2023 elaboró el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico (con datos del año 2022) y también en el estudio realizado por la

Asociación Española de la Carretera (a instancias de la propia DGT), denominado ‘Siniestralidad vial con implicación de animales’.

En los diez últimos años, los siniestros de tráfico con daños materiales causados por la implicación de animales se han duplicado en España, pasando de 17.170 siniestros con implicación de fauna en vías interurbanas en el año 2013 a superar, en el año 2023, los 34.543 siniestros con implicación de fauna en este tipo de vías.

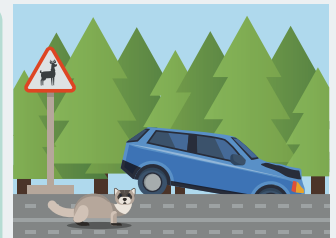
En 2023, de estos siniestros, en 504 se registraron víctimas, de los cuales 5 fueron siniestros mortales, con un saldo de 6 fallecidos, 43 heridos hospitalizados y 640 heridos no hospitalizados.

• Infografía: ACCENTURE SONG

SINIESTRALIDAD VIAL CON IMPLICACIÓN DE ANIMALES



	SINIESTROS		PERSONAS IMPLICADAS		
	CON DAÑOS MATERIALES EN VEHÍCULO	CON VÍCTIMAS	FALLECIDAS	HERIDAS HOSPITALIZADAS	HERIDAS NO HOSPITALIZADAS
2013	17.170	757	7	44	1.012
2018	26.944	576	10	49	738
2022	35.156	505	2	35	637
2023	34.543	504	6	43	640



La definición de tramos

En el informe de la Asociación Española de la Carretera (AEC) se ha recabado información acerca de la consideración de tramos de concentración de siniestralidad vial con implicación de animales por las diferentes administraciones de carreteras.

La siguiente tabla resume algunas de las características que definen los tramos de concentración de siniestralidad con implicación de animales en las administraciones de carreteras españolas.

ENTIDAD	NOMBRE	LONGITUD MÍNIMA	MAGNITUD	PERIODO	REFERENCIA
Dirección General de Carreteras del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible.	Tramo con Especial Frecuencia de Incidentes Viales con Implicación de Animales (TEFIVA).	1 km.	Al menos 10 incidentes relacionados con fauna de cierto tamaño.	5 años.	Nota de Servicio 02/2024 sobre tramos con especial frecuencia de incidentes viales con implicación de animales (TEFIVA) en la Red de Carreteras del Estado.
Principado de Asturias.	Tramos de Accidentalidad con Ungulados Silvestres (TAUSS).	200 metros. 500 metros.	3 accidentes con implicación de animales (ungulados silvestres). 4 accidentes con implicación de animales (ungulados silvestres).	1 año.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Gobierno de Cantabria.	Tramo con Especial Frecuencia de Incidentes Viales con Implicación de Animales (TEFIVA).	1 km.	Al menos 10 incidentes relacionados con fauna de cierto tamaño.	5 años.	Nota de Servicio 02/2024 sobre tramos con especial frecuencia de incidentes viales con implicación de animales (TEFIVA) en la Red de Carreteras del Estado.
Junta de Comunidades de Castilla – La Mancha.	Tramos de Alta Siniestralidad por presencia de Animal cinegético en Calzada (TASAC).	1 km.	Tramos donde la proporción de siniestralidad con animales es estadísticamente superior a la media de los tramos de la misma categoría.	5 años.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Generalitat de Catalunya.	Tramo de Concentración de Accidentes con Ungulados (TCAU).	600 metros.	Tramo con un número de accidentes con animales unguados con un valor significativamente más elevado que la media de accidentes con animales unguados al total de tramos de la red.	5 años.	Definición recogida en los estudios que se realizan cada año: Estudi d'identificació dels trams de concentració d'accidents amb animals unguats (TCAU) de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya. (Generalitat de Catalunya, 2023).
Xunta de Galicia.	Tramo de Concentración de Atropellos de Animales (TCAA).	1 km.	Tramos donde se hayan registrado 2 o más atropellos de jabalí o corzo por Km y año, como media de los últimos 5 años.	5 años.	Instrucción 2/2023, por la que se establece la metodología de cálculo de los tramos de concentración de atropellos de animales (TCAA) en la red autonómica de carreteras de Galicia.
Diputación Foral de Navarra.	Tramos de Accidentalidad por Atropello de Fauna Cinegética (TAFs).	Sin definir.	Al menos 5 accidentes con fauna cinegética separados como máximo 500 metros entre ellos.	5 años.	Definición interna (no hay normativa de referencia).

ENTIDAD	NOMBRE	LONGITUD MÍNIMA	MAGNITUD	PERIODO	REFERENCIA
Diputación Foral de Bizkaia.	Sin denominación específica.	Máximo 1 km.	3 o más atropellos.	5 años.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Diputación de Barcelona.	Sin denominación específica.	600 metros.	Aquellos que superen el umbral de concentración de accidentes.	Sin definir.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Diputación de Girona.	Sin denominación específica.	1 km.	2 o más accidentes con animales salvajes en 1 Km; cuando hay dispersión de accidentes, se consideran 3 o más accidentes en 3 Kms.	5 años.	Decretos anuales (último disponible: Decreto número 2024/886 – Aprobar la señalización vertical P-24 y otras medidas).
Diputación de Pontevedra.	Tramos de Alta Incidencia de Accidentes con Animales.	3 km.	Se cumple una de las siguientes situaciones: • 5 o más accidentes con animales. • Índice de peligrosidad con animales superior a 100, habiéndose registrado al menos 2 accidentes con animales por tramo.	5 años.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Diputación de Segovia.	Sin denominación específica.	Sin definir.	Tramos con más de 10 accidentes con animales salvajes.	1 año.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Diputación de Tarragona.	Sin denominación específica.	Sin definir.	3 o más accidentes con animales, al menos 1 en los últimos 2 años.	5 años.	Definición interna (no hay normativa de referencia).
Diputación de Valencia.	Sin denominación específica.	Entre 200 metros y 2 km.	3 o más accidentes en 3 años y 6 accidentes en 6 años.	3-6 años.	Definición interna (no hay normativa de referencia).

Definición de tramo de concentración de siniestralidad vial con implicación de animales en España.

Experiencias internacionales

El informe de la AEC refleja algunas de las medidas puestas en marcha en países de todo el mundo, recogiendo desde las experiencias europeas de los países de nuestro entorno, hasta experiencias más lejanas.

En la siguiente tabla se muestran algunas de las ellas.

PAÍS	SINIESTRALIDAD	MEDIDAS DESTACADAS PUESTAS EN MARCHA	ESTRATEGIAS Y PROGRAMAS
Estados Unidos de América.	Más de 1 millón de colisiones entre vehículos y animales silvestres (Federal Highway Administration).	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización vertical. • Sistemas de detección de animales. • Pasos elevados y subterráneos de cercas. • Vallas combinadas con estructuras de cruce de fauna silvestre. • Pasos canadienses. • Alfombras electrificadas. • Pasos electrificados. 	Wildlife Crossings Program. (Federal Highway Administration).
Canadá.	Entre 2000 y 2020, fallecieron 570 personas en colisiones entre animales salvajes y vehículos. Traffic Injury Research Foundation (TIIRF).	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización vertical. • Estructura de paso y vallas para fauna silvestre. • Sistemas de detección de fauna silvestre. • Pasos canadienses y alfombras electrificadas. 	ALBERTA - Alberta Transportation and Economic Corridors (TEC).
Australia.	Sin datos.	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización de advertencia de peligro. • Control de velocidad. • Pasos de fauna inferiores y superiores. • Postes para marsupiales planeadores. 	Austrroads Guide to Road Safety Part 6: Road Safety Audits. Incluye la posible presencia de animales entre las listas de riesgos que deben tenerse en cuenta en el diseño de las carreteras y ofrece orientaciones sobre la gestión de la fauna, incluidos los corredores para la fauna, los pasos superiores e inferiores para la fauna y el vallado.
Francia.	En 2023, 11 personas murieron en un accidente con un animal. En 8 casos, es un animal salvaje. Durante el período 2021-2023, esto representa 36 muertes (24 de ellas con un animal salvaje).	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización de advertencia de animal en carretera. • Ecoductos y pasos superiores de fauna. • Sistema de detección de fauna y aviso al conductor. • Obras de drenaje transversal adaptadas. • Vallado cinégtico y sistemas de escape. • Pasos para anfibios. 	Leyes medioambientales de Grenelle de 2009-2010 y el establecimiento de una política destinada a detener la pérdida de biodiversidad tratando de preservar, gestionar y restablecer la continuidad ecológica en buenas condiciones. Estas disposiciones se aplican en particular a las infraestructuras que deben tener en cuenta estas cuestiones durante su diseño o incluso su recalificación.
Suecia.	En 2023, 67.900 siniestros con animales salvajes.	<ul style="list-style-type: none"> • Señalización de advertencia de animal en la vía. • Vallado cinégtico. • Pasos superiores de fauna. • Reroductos. • Pasos inferiores de fauna. • Obras de drenaje adaptadas. • Cruce de fauna a nivel. • Psicobarreras. 	Triekol (Ecología de la infraestructura de transporte).

Conclusiones

Entre las principales conclusiones que ofrece el informe de la AEC, se pueden destacar las siguientes:

- 1 Aunque algunas estrategias han mostrado reducciones significativas de accidentes, su efectividad suele disminuir con el tiempo, debido a la adaptación de los animales.
- 2 En las carreteras convencionales, donde ocurren la mayoría de los siniestros, es particularmente difícil aplicar medidas eficaces por su proximidad a zonas pobladas y accesos múltiples.
- 3 Aunque existen procedimientos efectivos para retirar animales muertos, la retirada de animales vivos plantea problemas importantes debido a la falta de recursos y equipos especializados en muchos territorios.

Recomendaciones

Como recomendaciones en él, se indica:

- 1 Desarrollar estrategias coordinadas entre administraciones y otras entidades implicadas.
- 2 Desarrollar metodologías sólidas que permitan evaluar la efectividad de las intervenciones a medio y a largo plazo.
- 3 Reforzar la recolección de datos para identificar patrones y áreas críticas.
- 4 Avanzar en la implementación de medidas efectivas, apoyándose en experiencias internacionales y consolidadas.



DEPRESIÓN, ANSIEDAD Y TRASTORNO DE ESTRÉS POSTRAUMÁTICO

Mentes víctimas de la carretera

Tras un siniestro vial el alma también resulta herida. El desconocimiento sobre la necesidad de tratamiento psicológico post-accidente puede hacer que el sufrimiento psicológico derive en un problema de salud mental grave. Pero hay terapias que permiten recuperar el equilibrio tras la conmoción inicial.

• Silvia FERNÁNDEZ

Un suceso tan traumático, súbito e inesperado como es un siniestro vial excede las capacidades adaptativas de cualquier persona provocando un dolor psicológico que, de no solucionarse, puede acabar adoptando muchas formas, desde la del Trastorno por Estrés Posttraumático (TEPT) a la amaxofobia (miedo a conducir o viajar en un vehículo), pasando por la ansiedad, los trastornos del sueño y/o alimentación y la depresión. Desafortunadamente, a estos daños psicológicos se les suele prestar poca o ninguna atención, porque se considera que desaparecerán por sí solos con el paso del tiempo. Y en algunos casos así sucede, pero cuando han transcurrido los seis primeros meses tras el siniestro vial y el malestar psicológico persiste, es el momento de pedir ayuda a un especialista.

Diversos estudios han mostrado las consecuencias de no hacerlo. Por ejemplo, un metaanálisis de 13 de ellos publicado

en la revista 'BMC Psychiatry' concluyó que casi una sexta parte de las víctimas de siniestros viales acaba padeciendo tasas muy altas de estrés agudo, un cuadro traumático con consecuencias clínicas importantes. Otra investigación, publicada en 2020 en el 'European Journal of Public Health', también encontró tasas importantes de cuadros traumáticos y de depresión entre los supervivientes de siniestros viales y destacó la importancia de la intervención psicológica temprana.

DOLOR EMOCIONAL. El impacto emocional asociado a un siniestro vial es independiente de las consecuencias del mismo. *"La forma de percibir y afrontar lo ocurrido depende de factores personales, sociales y culturales. En Stop Accidentes vemos personas que se han recuperado físicamente sin secuelas y en cambio tienen problemas para recuperar su día a día con normalidad. Por supuesto que a mayor gravedad, puede haber afectaciones psicológicas mayores, pero también*



Desde el primer momento

En 1964, el psiquiatra Gerard Caplan desarrolló el Modelo de Intervención de Crisis y reveló que intervenir psicológicamente antes de la sexta semana después del shock tiene efectos preventivos. Hoy se sabe que la atención psicológica inmediata tras un siniestro vial ayuda a prevenir complicaciones. Gracias a ella la víctima se siente acompañada y se da cuenta de que muchas de las cosas que piensa o siente son normales en su situación. *"Es muy importante tener un acompañamiento inicial que ayude a las víctimas a enfrentar la situación que han vivido y no esperar a que las problemáticas que puedan aparecer se enquisten",* expone Marilina Ferrer.





Síntomas de alerta

Cuando alguien sufre un siniestro con consecuencias siempre habrá un duelo. Aunque el dolor, la soledad y los trastornos que lo acompañan no tienen nada de “anormal”, hay síntomas que deberían hacer que acudiéramos a un profesional:

- **Inquietud o depresión prolongadas**, la sensación de estar “atrapado” o “ralentizado”, mantenida a lo largo de periodos de varios meses de duración.
- **Síntomas físicos**, como la sensación de tener un cuchillo clavado en el pecho o una pérdida sustancial de peso.
- **Ira incontrolada**, que hace que los amigos y seres queridos se distancien.
- **Dificultades de funcionamiento** en la vida diaria habitual.
- **Sentimiento de culpa**, aunque no haya sido responsable.
- **Desesperación extrema**, la sensación de que por mucho que se intente nunca va a poder recuperar una vida que valga la pena ser vivida.
- **Pensamientos de suicidio** que van más allá del deseo pasivo de “estar muerto” o de poder reunirse con su ser querido.
- Si hay **abuso de sustancias**, ya sean drogas o alcohol, que se usan para desterrar el dolor.
- **Desensibilización y Reprocesamiento por los Movimientos Oculares (EMDR) y Sincronización de Hemisferios Cerebrales (SHEC)**. Son técnicas de estimulación bilateral del cerebro basadas en la neurofisiología y la psicología muy útiles para tratar el Trastorno de Estrés Posttraumático. Se basan en la forma en la que procesa la información nuestro cerebro y su objetivo es integrar y afrontar los acontecimientos traumáticos de nuestra vida que no se han podido asimilar de manera adecuada. ♦

se producen siniestros viales leves que tienen un gran impacto emocional en la persona”, asegura la psicóloga y directora de Stop Accidentes Catalunya, Marilina Ferrer.

La forma de percibir y afrontar lo ocurrido dependerá de la personalidad, las experiencias anteriores, el apoyo social con el que cuenta la víctima, las características del siniestro y las lesiones que provocó, así como del contexto cultural, económico y social de la familia. Además, existen ciertas predisposiciones biológicas y, en general, se puede esperar que los individuos con tendencia previa a la ansiedad, la agresión o la depresión desarrollen más reacciones.

Y un apunte importante: no hace falta haber sufrido el siniestro de primera mano para padecer un intenso dolor emo-

cional, el entorno cercano de la víctima vial también está en riesgo. “Los familiares también son víctimas, su vida también se ve afectada por la situación sobrevenida y también tendrán que enfrentarse al duelo, la rabia,

la ansiedad, los miedos...”, explica Marilina Ferrer.

NO HACE FALTA SUFRIR EL SINIESTRO VIAL DE PRIMERA MANO, EL ENTORNO DE LA VÍCTIMA TAMBIÉN SUFRE.

LAS TERAPIAS MÁS USUALES.

“La experiencia con la que contamos en nuestra organización es la de atender a víctimas que sufren un fuerte

impacto psicosocial en sus vidas. También acuden familiares que han perdido un ser querido o personas que tienen que aprender a vivir con secuelas importantes”, enumera la experta de Stop Accidentes. Para todos ellos existen terapias psicológicas que ayudan con el duelo ya sea por la pérdida de un ser querido o de la propia salud. Entre ellas se encuentran:

- **Técnicas narrativas.** Se trata de explicar el hecho traumático expresándolo de distintas formas (por ejemplo, mediante una carta). Ayudan a elaborar significados sobre uno mismo y sobre el otro, integrar la pérdida en la propia historia, recuperar la sensación de control y expresar las emociones.
- **Técnicas creativas o de reconstrucción de aspectos tácticos preverbales.** A través de metáforas, dibujos o poemas se intenta narrar lo inenarrable.
- **Técnicas dirigidas a asuntos no resueltos.** Ayudan a elaborar situaciones pendientes de uno mismo o con la persona fallecida, a expresar las emociones.
- **Técnicas de reconstrucción de significado en contextos interpersonales o personales.** Estas terapias consisten en aceptar y compartir la realidad de la pérdida en el contexto social y cultural del que se es miembro y se suele llevar a cabo mediante rituales, ceremonias, etc.

ESPACIOS VIALES PARA TODOS LOS TIEMPOS VITALES

El derecho a la movilidad de las personas **mayores**

Cada etapa de nuestra vida nos plantea **diferentes necesidades de movilidad**, a las que necesariamente nos vamos adaptando en función de nuestra realidad vital.

- María Cruz GARCÍA EGIDO
- Ilustraciones: DLIRIOS

A lo largo de nuestra vida nos desplazamos en el espacio en diferentes medios y ámbitos, dependiendo de si somos peatones, conductores o pasajeros. Pero también nos desplazamos en el tiempo: desde la infancia, en la que, por ejemplo, dependemos de un sistema de retención infantil que debe estar bien seleccionado, instalado y ajustado, hasta ese momento que nos seduce y asusta a la vez y que en nuestra mente calificamos como “hacernos mayores”, cuando

entramos en la edad más madura. Y todo esto ocurre en un mundo cada vez más tecnológico, que nos exige adaptaciones rápidas y eficaces.

El análisis de las cifras de personas fallecidas en siniestros viales según su edad pone de manifiesto la importancia de la educación para la seguridad vial como una constante necesaria a lo largo de la vida porque, más allá de la obtención o no del permiso de conducción o del contexto vial, intervienen

factores como son el entorno social, a veces hostil, los cambios en nuestras aptitudes psicofísicas y también en las actitudes sociales. O simplemente las diferentes necesidades que tenemos en cada punto de nuestra historia y que requieren toda nuestra atención para mantener nuestros niveles de seguridad vial aceptables.

LA EDUCACIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL DEBE SER UNA CONSTANTE A LO LARGO DE LA VIDA.

TODOS Y TODAS. En los primeros meses de 2025, la

evolución de las cifras de fallecimientos en siniestros viales en las personas mayores de 65 no es ni mucho menos favorable: hasta el 23 de marzo (cifras provisionales), habían perdido la vida 51 personas que tenían 65 años o más, 8 más que en 2024 (ver recuadro adjunto). Estos datos muestran una tendencia preocupante que hace necesaria la puesta en marcha de acciones que atajen la situación.

En realidad, las estrategias definen la táctica que se debe seguir para mejorar unas cifras que necesariamente deben ser suscepti-

¿CUÁNDO DEJAR DE CONDUCIR?

Tal y como se señala en la Guía SAVIMA (Salud Vial del Mayor), “conducir no es cuestión de edad, sino de capacidades y de salud”. De hecho, el aumento, en los últimos años, de la esperanza de vida más allá de los 80 años (de media, 85 en las mujeres y 80 en los hombres) ha llevado a un incremento de los conductores mayores: vivimos más y, por tanto, conducimos durante más tiempo. Sin embargo, la gran pregunta que se plantea es: ¿cuándo debemos dejar de conducir?

No existe una respuesta exacta para esta cuestión, aunque a partir de los 70-75 años se recomienda iniciar la vigilancia de la salud de manera especial y su repercusión en la conducción. El momento de



actuar es cuando surgen las primeras alertas, cuando aparecen comportamientos inseguros en esa persona mayor, tanto como conductor como en sus actividades diarias. En muchos casos, no es necesario dejar de conducir completamente, sino tomar determinadas precauciones como

hacerlo sólo durante determinadas horas del día o a sitios más o menos cercanos. En cualquier caso, es muy importante que la persona mayor se sienta partícipe de las decisiones que se van a tomar. Para el caso de que la única solución posible sea dejar aparcado el coche de forma definitiva, no

existe una solución mágica. Lo fundamental es sentar las bases para una comunicación fluida con el conductor mayor, para que no perciba la situación como una amenaza a su libertad o a su derecho a la movilidad.

Por tanto, lo más oportuno es iniciar una conversación abierta y honesta (eligiendo un momento adecuado y tranquilo) para poder transmitirle nuestras preocupaciones y que sirva también para escuchar sus inquietudes y sentimientos. Una vez aceptado el riesgo de conducir, debemos establecer un plan de adaptación o transición, ofreciendo alternativas de transporte, apoyo emocional y, si es necesario, la evaluación por parte de un profesional médico o de un Centro de Reconocimiento de Conductores (CRC).



Mayores, activos y seguros

bles de mejora. La seguridad vial de las personas mayores pasa necesariamente por involucrar en la tarea no sólo a ellas mismas, sino a la sociedad en su conjunto y, muy especialmente, a quienes conviven o están cerca de ellas: personal médico y de cuidados, trabajadores sociales, educadores y familia. Todos ellos son mediadores que pueden facilitar el acceso a información importante y a identificar las necesidades de la persona mayor. También pueden ayudar en la toma de las decisiones oportunas en cada momento.

Debemos subrayar lo necesario que es que la sociedad adopte una actitud integradora y normalizadora, para que el inevitable envejecimiento sea saludable y activo, alejado del proteccionismo rancio y la discriminación injusta.

GUÍA IMPRESCINDIBLE. Siguiendo esta línea de actuación, la Dirección General

MAYOR SINIESTRALIDAD VIAL EN 2025

Entre el 1 de enero y el 23 de marzo de 2025, 51 personas de 65 años o más han fallecido en un siniestro vial, son 8 más que en 2024. En lo que va de año, son el grupo de edad que más víctimas mortales ha registrado.

EDAD	Personas fallecidas		Diferencia 2025-2024
	2024	2025	
De 0 a 14 años	1	2	1
De 15 a 24 años	28	30	2
De 25 a 34 años	21	28	7
De 35 a 44 años	46	34	-12
De 45 a 54 años	54	41	-13
De 55 a 64 años	40	34	-6
De 65 y más	43	51	8
Pendiente de confirmación	0	3	-
Se desconoce	2	2	-
TOTAL	235	225	-4%

de Tráfico (DGT) y el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València (INTRAS) han publicado una guía sobre la salud vial del mayor (SAVIMA), que forma parte de una estrategia más global destinada a las personas mayores y que se presentará próximamente. Se trata de un documento imprescindible que

destaca el análisis evolutivo en la sociedad desde la perspectiva vial, además de ofrecer recomendaciones de hábitos saludables y poner en valor el papel que juega en este proceso el entorno de las personas mayores. En la guía, se ofrecen dos cuestionarios (uno, para el conductor mayor y otro, para el familiar o alguien próximo), con el fin

de poder evaluar los riesgos para la conducción según las condiciones psicofísicas. Los indicadores (verde, amarillo o rojo) se obtienen tras responder a 30 ítems, divididos en tres áreas: a nivel cognitivo y emocional, a nivel físico y a nivel particular de conducción.

La idea es que tanto el conductor como el familiar o persona próxima (que le ha visto conducir regularmente) contesten a las mismas preguntas. De esta forma, se comprueba cómo se percibe la persona mayor cuando se enfrenta a la conducción y cómo la ve su entorno. El objetivo es obtener información para tomar las decisiones adecuadas, aunque conviene subrayar que los cuestionarios no son una herramienta diagnóstica. ♦

+info

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



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

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



DUDA SOBRE CARRIL DE ADELANTAMIENTO

Quiero saber si es legal o contrario al reglamento de circulación la acción de utilizar el carril que se ve a la izquierda de la fotografía para realizar un adelantamiento. La duda surge porque lo he visto hacer en dos ocasiones y no estoy seguro de que sea correcto. Creo que es lo que se denomina carril de deceleración y giro a la izquierda, cruzando carril de sentido contrario. Adjunto fotos del tramo en que se ven los dos carriles, el de uso normal y el de giro. **Tomás Guerrero.**

RESPUESTA: Una línea discontinua en la calzada delimita los carriles y guía la circulación y significa que ningún conductor debe circular con su vehículo o animal sobre ella, salvo que fuera necesario y la seguridad de la circulación lo permita. Dicha línea discontinua puede servir además para anunciar al conductor que se aproxima a una marca longitudinal continua, en cuyo

ADELANTAMIENTO CORRECTO

En una autopista de tres carriles, voy circulando a una velocidad de 120 km/h por el carril derecho y no hay más vehículos circulando alrededor mío. Me encuentro un vehículo circulando por el carril central a una velocidad menor que la mía. La pregunta es, ¿puedo "rebasar" por la derecha al vehículo que circula por el carril central (más lento) o tendría que cambiar al carril central, posteriormente al carril izquierdo "adelantarlo" y volver a ponerme en el carril central y volver al carril derecho? Ya sé que el vehículo que circula por el carril central no lo está haciendo correctamente, pero ¿cuál es la maniobra correcta para mí? **Enric Romaguera Cubedo.**

RESPUESTA: Efectivamente, el vehículo que circula en autopista o autovía de



forma continuada por un carril distinto del situado más a la derecha, sin existir circunstancias del tráfico o de la vía que así lo aconsejen, lo hace por el carril que no le corresponde. Ello constituye una infracción leve castigada con 80 euros. No obstante, si además de lo anterior se entorpece la marcha del vehículo que le sigue, la infracción será grave y se castigará con 200 euros.

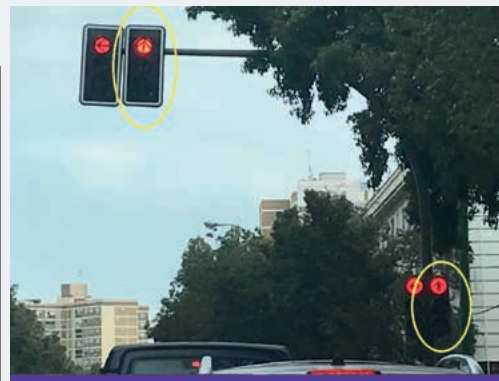
Por lo que se refiere al adelantamiento, como norma general deberá realizarse por la izquierda del vehículo al que se pretenda adelantar, por lo que, en este supuesto, el vehículo que lo vaya a hacer deberá situarse en el carril central, y desde allí rebasar al otro por la izquierda, volviendo después al carril más a su derecha siempre que las circunstancias lo permitan.

caso la separación de los trazos es más corta o, indicar la existencia de un carril especial (que determinaría la clase de vehículos que circulan por él, o también puede ser un carril de entrada, salida, u otro), en cuyo caso los trazos son más anchos de lo normal.

En las fotografías aportadas no se ve con detalle el tipo de carril por el que se está circulando, si bien se puede apreciar una marca blanca longitudinal discontinua con unos trazos ligeramente más anchos y cortos, por lo que en este tramo de vía y salvo que existiera señalización que lo prohíba (señales R-305 o R-306), el adelantamiento estaría permitido.

LAS NORMAS DE LOS SEMÁFOROS

Somos una asociación y nos está llegando la misma consulta sobre la aplicación del artículo 146 apartado f en lo referente a los semáforos rojos con flecha negra. Algunos formadores a los que hemos preguntado afirman que el semáforo con



flecha negra al frente también debe cumplirse en caso de querer cambiar de dirección a la derecha. La pregunta es, si a la vista de la imagen que adjuntamos, de intersección regulada con los semáforos de la imagen, ¿puede un conductor realizar un cambio de dirección a la derecha? **Asociación Educación y Seguridad Vial.**

RESPUESTA: En el supuesto representado por esta fotografía, teniendo en cuenta únicamente el semáforo que aparece, conforme al citado artículo 146 f) del Reglamento General de Circulación, los conductores que pretendan girar a la iz-

quierda o seguir de frente deberán detenerse. Por lo que respecta al giro a la derecha, habría que fijarse a lo que establezca la señalización vertical u horizontal de la zona si es que existe.

¿CUÁNDO CADUCA UN PERMISO?

Mi permiso de conducir caducaba, y a menos de tres meses de la fecha de caducidad lo renové. Me dijeron que la renovación sería por tres años por una operación de cataratas y que el nuevo debería caducar tres años desde la fecha de caducidad del anterior, es decir, el 14/09/2027. Pero al recibir el nuevo la fecha de caducidad que figura es 14/07/2027 por lo que se me han reducido dos meses sobre la fecha teórica en que debía finalizar de acuerdo a la normativa. ¿Podrían



indicarme si es un error y qué debo hacer para resolverlo? **H. López.**

RESPUESTA: La renovación del permiso de conducir se puede solicitar dentro de los tres meses anteriores a su caducidad, respetándose la fecha de expedición, por lo que no se pierden días de validez. No obstante, en este caso al no conocerse todos los datos relativos a su permiso y las circunstancias que lo rodean, para darle una respuesta concreta puede acudir a la Jefatura de Tráfico correspondiente.



VADO Y LÍNEA AMARILLA

Según el reglamento, en un vado permanente se prohíbe el estacionamiento, no la parada, pero en todos los casos que he visto el vado está acompañado por una línea amarilla. ¿Se debe dar prioridad a la señal del vado como en el caso de las señales verticales y horizontales, y por tanto está permitida la parada? Si es así, ¿por qué esta costumbre de pintar la línea amarilla confundiendo a los conductores? **Correo electrónico.**

RESPUESTA: Si nos encontramos con una señal vertical R-308e de estacionamiento prohibido en vado, junto a una línea amarilla, entendemos que continua, esta prohibiría tanto el estacionamiento como la parada. En este caso se aplica el orden de prioridad entre señales por

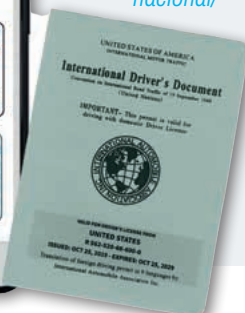
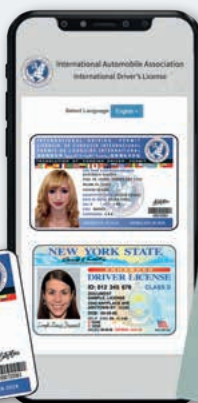
lo que la señalización vertical de vado es prioritaria a la horizontal, prohibiéndose únicamente el estacionamiento, pero no la parada.

DOCUMENTOS ¿VÁLIDOS?

Estoy realizando un trabajo sobre la emisión de un "Permiso Internacional de Conducción" que es expedido desde la página web <https://international-permit.com/es-es>. En dicha web se emite un documento denominado "International Driver's Document" que se tramita junto a una tarjeta a la que llaman "Permiso Internacional de Conducción". Quisiera saber si tienen ustedes alguna publicación referente a este tipo de expedición de documentos y si conocen su validez. Adjunto las imágenes de los documentos que se emiten. **Esteban Yeste Requena.**

RESPUESTA: El permiso internacional para conducir se reguló en el Convenio Internacional de Ginebra, de 19 de septiembre de 1949, sobre circulación por carretera, y en los artículos 31 a 33 del Reglamento General de Conductores. Es un permiso redactado en la lengua del país emisor y que señala en seis idiomas diferentes las clases de vehículos que su titular puede conducir, de forma que pueda ser comprobado fácilmente por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico en otros países. Este documento tiene una vigencia de un año a partir del momento en que se expide por la Jefatura de Tráfico y sólo es válido para conducir en otros Estados firmantes del Convenio de Ginebra, por lo que no se puede usar para conducir en España. En todo caso, este documento se debe acompañar siempre del permiso de conducir original. Puede encontrar más información sobre él en el siguiente enlace.

<https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/validez-de-tu-permiso-permiso-internacional/>



VULNERABLES EN CIUDAD

Me gustaría que me aclararan una duda que tengo sobre la circulación de bicicletas, motocicletas y motos. Es habitual que cuando estamos haciendo cola en un semáforo, un stop o un atasco, estos vehículos pasen por la derecha o por la izquierda hasta si-

tuarse delante de la fila. ¿Esto es legal? **Jorge Jiménez Arce.**

RESPUESTA: Cuando un vehículo se encuentra detenido por circunstancias de la circulación como la existencia de un semáforo o un atasco, otros vehículos podrían rebasarlos siempre que se haya asegurado que no existe peligro para ello.

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
(26/03/2025)



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

Cómo recuperar puntos y el permiso de conducir

Desde noviembre de 2024, **los cursos de sensibilización para recuperar puntos o el permiso de conducir cambian en sus contenidos y duración.**

Entre las novedades, se incluye la **intervención de una víctima de un siniestro vial** en la parte común y **se aumenta el tiempo destinado a las dinámicas de grupo**, donde los alumnos interiorizan mejor los mensajes.

También se crean **nuevos perfiles infractores** -distracciones, conductas imprudentes en moto, velocidad, alcohol y otras drogas, conductas imprudentes y penal- **que se asignan a los alumnos en función de las infracciones cometidas** y por las que han perdido los puntos.

La duración de los dos tipos de cursos será la siguiente:

- Los **cursos parciales** tendrán una duración mínima de 10 horas, 7 horas en la parte común y 3 horas en la específica. Permitirán recuperar 4 puntos.
- Los **cursos de recuperación del permiso**, obligatorios para conductores que hayan perdido todos los puntos o que hayan sido privados del derecho a conducir por sentencia judicial, durarán al menos 20 horas, 16 en la parte común, 4 en la específica. Además, deberá superarse un examen teórico sobre el curso realizado.

Puede encontrar más información sobre recuperación de puntos y localizar uno de los **más de 900 centros autorizados para impartirlos** en www.dgt.es.

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

• TRÁMITES AFECTADOS "DANA"	Nº 272
• CONSULTAR SALDO DE PUNTOS	Nº 271
• CAMBIO DE DOMICILIO	Nº 270
• CATÁLOGO DE TRÁMITES	Nº 269

Radares, 20 años salvando vidas.

20 años
aniversario
radares.2005-2025

