

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XLII | MARZO 2026 | Nº 277

500 PERSONAS FALLECIDAS Y 1.500 HERIDAS GRAVES CADA AÑO

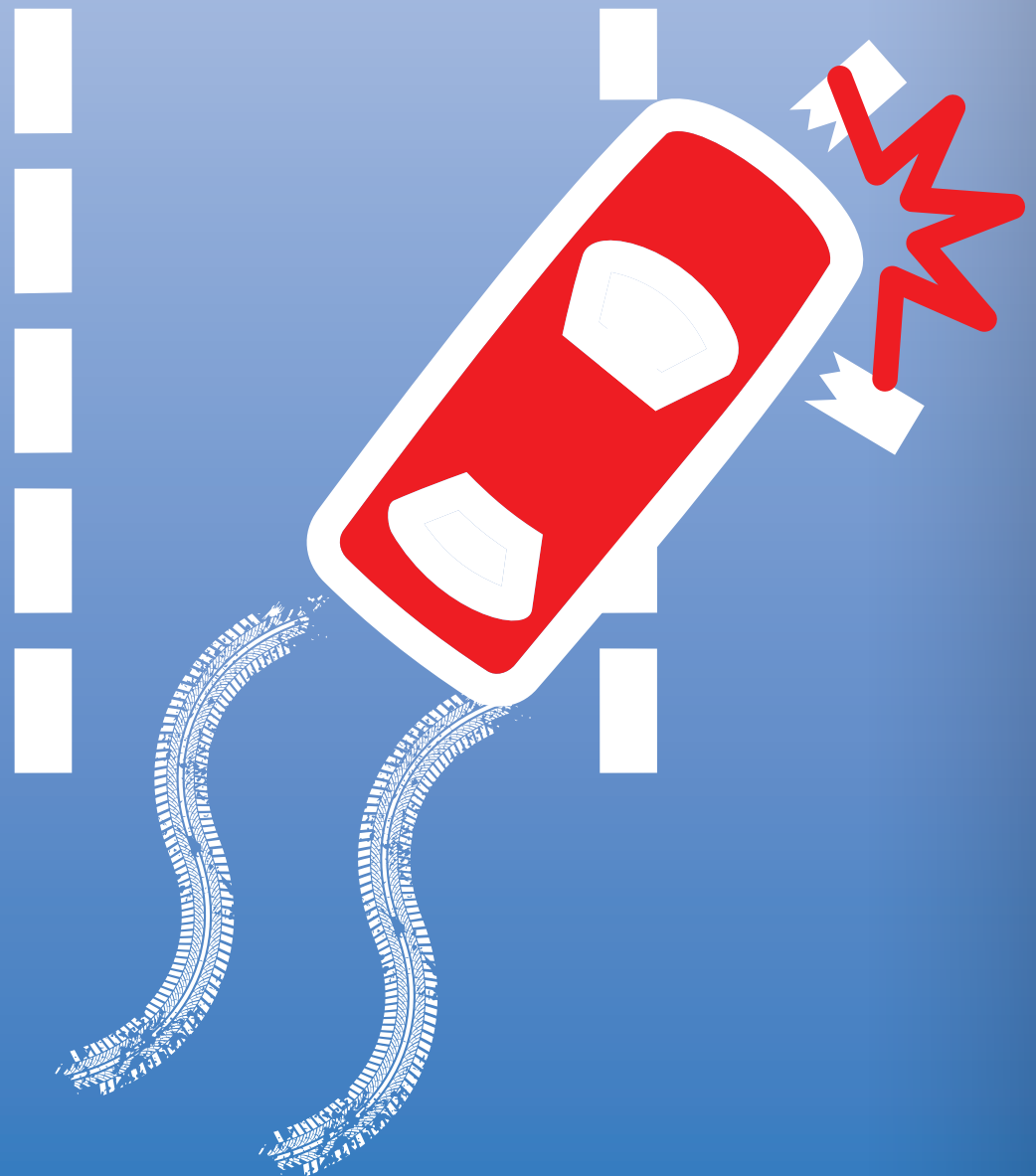
Salidas de vía El accidente solitario

65 años de
la Unidad de
Medios Aéreos
de la DGT

Alcohol: La
Europa del 0,2



Pepón Nieto:
“La principal
causa de los
accidentes
son las
distracciones”





16 **SALIDAS DE VÍA: NOS MATAMOS SOLOS.** Es el tipo de siniestro vial más frecuente y muchas veces tiene consecuencias mortales.



22 **LA UMA CUMPLE 65 AÑOS.** La Unidad de Medios Aéreos de la DGT garantiza desde el cielo la seguridad de las carreteras.



28 **ALCOHOL Y CONDUCCIÓN: LA EUROPA DEL 0,2.** Nueve países de la Unión Europea ya tienen establecido ese límite máximo de alcoholemia.



31 **LAS INDEMNIZACIONES DE LAS VÍCTIMAS.** La nueva 'Ley del Seguro' supone un paso adelante, pero aún queda mucho camino por recorrer.



46 **PEPÓN NIETO, actor.** Conduce desde muy joven, se confiesa mal copiloto y considera que al volante siempre faltan ojos.



49 **LLEGAN AL MERCADO LOS COCHES ELÉCTRICOS BARATOS.** 2026 trae modelos eléctricos con precios cercanos a los de combustión.

- 03 EDITORIAL
- 04 LAS LOCURAS
- 06 BREVES
- 08 NOTICIAS INTERNACIONALES
- 10 EL TEST
- 12 CONDUCIR MEJOR: El significado de las flechas en señales (y II)
- 16 EN PORTADA: Salidas de vía
- 22 65 aniversario de la UMA
- 26 Llega la conducción acompañada
- 28 Rebajar la tasa de alcohol
- 31 Las indemnizaciones de las víctimas de tráfico
- 34 ¿Qué es la DGT 3.0?
- 38 La seguridad de los peatones
- 41 La movilidad sostenible, un derecho de la ciudadanía
- 46 ENTREVISTA: Pepón Nieto, actor
- 49 TRÁFICO DEL MOTOR: Llegan los eléctricos más económicos
- 52 BANCO DE PRUEBAS
- 54 NOTICIAS DEL MOTOR
- 56 VEHÍCULOS AL DÍA: Cómo funcionan los motores híbridos
- 58 EL OBSERVATORIO: Los riesgos de los motoristas
- 60 SALUD VIAL: Arritmias
- 62 EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Seguridad vial en familia
- 65 El nuevo registro para los VMP
- 66 CARTA DE SERVICIOS
- 67 EL TRÁMITE: Cómo solicitar la Dirección Electrónica Vial (DEV)

Un rechazo inexplicable

Año tras año los datos muestran que son tres los factores concurrentes más habituales en los siniestros viales: distracciones, velocidad y alcohol. Si se consiguiera reducir o eliminar estos factores, el número de víctimas mortales en la carretera disminuiría de forma drástica. Con respecto a las distracciones, son numerosas las campañas que se han puesto en marcha para frenarlas y concienciar a los conductores de que, al volante, atención total. Además, en la última reforma de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que entró en vigor en marzo de 2022, se prohibió la manipulación manual del móvil, del navegador o cualquier otro dispositivo de comunicación mientras se va conduciendo. También se incrementaron de 3 a 6 los puntos del carné de conducir que se pierden en caso de cometer esa infracción (aumentaron los puntos y no la cuantía de la multa, que siguió siendo de 200 €).

Para reducir los siniestros relacionados con la velocidad, también se han aprobado nuevos límites, tanto para las carreteras convencionales como para las ciudades. Así, en enero de 2019, se estableció como velocidad genérica máxima en las vías secundarias los 90 km/h. Por otro lado, en mayo de 2021, entraron en vigor los nuevos límites de velocidad para las ciudades: 20 km/h para las calles de plataforma única (sin diferencia de altura entre calzada y acera); 30 km/h en las vías de un solo carril por sentido, y 50 km/h para las vías de dos o más carriles.

Tras actuar contra las distracciones y la velocidad, es el turno del alcohol. En este sentido, los datos son también elocuentes: en 2024, de los 937 conductores fallecidos a los que se les realizó la autopsia, 322 dieron positivo en alcohol (el 34,4 % del total). Así consta en la Memoria anual que presentó en julio pasado el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF).

Además de las campañas que nos recuerdan que, al volante, lo mejor es el 0,0, en octubre de 2024 se promovió una proposición de ley para bajar la tasa permitida de alcohol en sangre del actual 0,5 g/l al 0,2 (y en aire espirado de 0,25 mg/l a 0,10 mg/l), como tienen ya hasta nueve países europeos (Suecia, Hungría, Rumanía, Serbia, República Checa, Eslovaquia, Noruega, Polonia o Estonia). Lamentablemente, año y medio después, **la reforma ha sido rechazada en la Comisión de Interior del Congreso de los Diputados** y resulta difícil explicar por qué. Como vemos en el reportaje que publicamos en este número (págs. 28-30), no es una reforma arbitraria, sino que tiene detrás la demanda de la sociedad civil, de las asociaciones de víctimas, de los expertos en seguridad vial, etc. Una reforma que va en la línea de lo que ya nos decía Stevie Wonder hace 40 años: “*Si bebes, no conduzcas*”.



AÑOXLII
NÚMERO
277/2026

AÑADE DISEÑO Y COMUNICACIÓN

Directora:
ALICIA DELGADO
(adelgadoh@dgt.es).

Maquetación: NODOS
Redactores: Carlos Nicolás Fraile
(cnicolas@dgt.es), Isabel Cisneros
(isacisneros@dgt.es) y Nuria Herraiz
(nherraiz@dgt.es).

Servicio Externo de Colaboración:
Silvia Fernández
(sfernandez.isdefe@dgt.es).

Colaboran en este número:
David Losa y Pilar Ortega.

Secciones: Vehículos al Día: Diego de la Vega. Educación: David Mellado Díez; y El Observatorio: Jesús Eloy Bedoya.

Infografías: Añade Diseño y Comunicación y Ogilvy.
Fotografía: Amapola Creativa
Redacción:
c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.
Teléfono directo: 91 30184 27.
<http://revista.dgt.es/>

CONSEJO EDITORIAL

Francisco Alas-Pumariño, Juan José Arriola, Susana Estévez, Nuria López de la Cova, Álvaro Gómez, María Lidón Lozano, Pere Navarro y Montserrat Pérez.
Impresión y distribución: Editorial MIC.

SUSCRIPCIÓN GRATUITA

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.

En esta publicación se ha utilizado papel libre de cloro de acuerdo con los criterios medioambientales de la contratación pública.

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

Edita:



LAS LOCURAS

INTERSECCIÓN CON GIRO A LA IZQUIERDA

Tal y como se ve en la imagen, se trata de una intersección en una carretera convencional, en la que se permite el giro a la izquierda con un stop. El coche gris se aproxima a ese punto y parece que, efectivamente, va a ir hacia la izquierda.



INVASIÓN DE CARRIL

Sin embargo, al hacer el giro, vemos cómo el conductor invade el carril del sentido contrario y, además, no respeta la obligada parada ante el stop. Entendemos que realiza esa maniobra tan extraña para acortar su recorrido apenas unos metros.



EN SENTIDO CONTRARIO

Aunque el vehículo termina su giro, sigue circulando por el carril contrario. De frente, se aproxima un camión de gran volumen que se ve obligado a frenar su marcha para evitar una colisión frontal.



CONDUCCIÓN TEMERARIA

A veces, resulta difícil entender por qué algunas personas deciden asumir determinados riesgos cuando circulan. Se trata de una conducción temeraria, tal y como recoge el artículo 10.2 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial y el 3.1 de Reglamento General de Circulación.



MULTA DE 500€

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS



SIN LÍMITES

En esta sección de “locuras” podríamos hacer un apartado fijo con los grandes excesos de velocidad, como los de esta ocasión. Ambos casos son susceptibles de ser considerados constitutivos de ilícito penal (art. 379.1 del Código Penal). Son dos turismos, uno circulando a 217 km/h y el otro, a 233 km/h. Ir a esas velocidades no sólo es peligroso para quien va dentro de los vehí-

culos (cualquier mínimo imprevisto puede tener consecuencias letales), sino que también compromete la seguridad del resto de usuarios de la vía. Según los datos provisionales de siniestralidad vial correspondientes a 2025, 150 personas fallecieron en salidas de vía en las que la velocidad fue factor concurrente: 32 en autopistas y autovías y 118 en carreteras convencionales.

MULTA DE 6 A 12 MESES | DE 3 A 6 MESES DE PRISIÓN | PÉRDIDA DEL CARNÉ

DOS CICLISTAS, UN ADELANTAMIENTO

En una carretera convencional, con bastante tráfico, el turismo blanco llega a la altura de dos ciclistas y se dispone a adelantarlos. Las bicicletas van por la derecha, en fila india, aunque a su derecha aparece un nuevo carril. Según el artículo 35.4 de la Ley de Tráfico, el vehículo debe adelantarlos “guardando una anchura de seguridad de, al menos, 1,5 metros, salvo cuando la calzada cuente con más de un carril por sentido, en cuyo caso será obligatorio el cambio completo de carril”.



MANIOBRA PELIGROSA

Como vemos en la imagen, el vehículo realiza el adelantamiento sin que las condiciones del tráfico sean seguras, por lo que se pone en peligro a sí mismo, a los ciclistas y a los demás vehículos que circulan por la zona. Ni tan siquiera señaliza la maniobra con el intermitente. Por todo ello, la persona que conduce ese coche incurre en una infracción grave, según el artículo 76.c del Reglamento General de Circulación. En 2025, de acuerdo con los datos provisionales de siniestralidad vial, en las vías interurbanas fallecieron 40 ciclistas: 2 en autopistas y autovías y 38 en el resto de las carreteras.

MEJOR SIN MÓVIL

Este dispositivo nos ha cambiado la vida, pero resulta peligroso cuando vamos conduciendo. Además, llevarlo como este conductor vulnera del art. 76 g) de la Ley de Seguridad Vial. Si fuera otro tipo de utilización del dispositivo móvil, se infringiría el art. 18.2 del Reglamento de Circulación (art. 13.3 de la Ley de Seguridad Vial). En 2025, según el balance provisional (fallecidos a 24 horas en vías interurbanas), 178 personas fallecieron por salidas de vía en las que la distracción fue factor concurrente.



MULTA DE 200€

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS

MULTA DE 200€ | PÉRDIDA DE 4 PUNTOS



Las pruebas en los delitos de tráfico

La seguridad vial nos afecta a todos y es, además, una materia de gran trascendencia jurídica y social. Al enorme número de víctimas relacionadas con el tráfico cada año en las carreteras, se suma el de las condenas por delitos contra la seguridad vial en los juzgados, que suponen más de un tercio del total de las sentencias penales en nuestro país. Emilio José Suárez Cobos, capitán de la Guardia Civil y doctor en Derecho por la Universidad de Salamanca, ha publicado 'Delitos contra la seguridad vial y estrategias de prueba: un enfoque integral'. El libro recoge su conocimiento acumulado durante años sobre el terreno como miembro de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, unido a su sólida formación académica en Derecho.



Abono Único de transporte

El pasado 19 de enero entró en funcionamiento el Abono Único de transporte, un título puesto en marcha por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que permite viajar, durante 30 días, de forma ilimitada por todo el territorio nacional. Los usuarios pueden utilizar los trenes de Cercanías, Rodalies, Media Distancia y algunos AVANT, así como los autobuses interregionales de titularidad estatal. Su precio es de 60 euros mensuales, aunque los nacidos después del 1 de enero de 2000 se benefician de una reducción del 50 %. El abono es individual e intransferible. Eso sí, cuenta con algunas restricciones en su uso, como el número de viajes al día o encadenar trenes consecutivos en ciertos casos.

BALANCE PROVISIONAL: 1.119 personas fallecieron en siniestros en vías interurbanas

En 2025, el número de víctimas mortales en carreteras interurbanas se redujo un 3 % respecto a 2024, según indica el balance provisional de siniestralidad vial, elaborado por la DGT. Son 35 fallecidos menos en un año en el que, además, se registraron cifras récord en desplazamientos de largo recorrido. Supone el segundo mejor dato desde 1960, sólo por detrás de 2019 y sin tener en cuenta los resultados de 2020 y 2021, que se vieron alterados por la pandemia. No obstante, para el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, los fallecidos "siguen siendo demasiados, un precio desmesurado para la sociedad española". De los datos publicados destaca el alto número de víctimas entre los usuarios vulnerables, que concentran el 40 % del total y suponen un total de 451 fallecidos. Este colectivo lo integran peatones, ci-



clistas y motoristas. Precisamente los motoristas son los que presentan las peores cifras, con 304 personas fallecidas. Por otra parte, el número de peatones que perdieron la vida en las carreteras asciende a 103 personas en accidentes registrados, principalmente, en carreteras secundarias. En cuanto al tipo de vía, se han reducido los siniestros mortales en autopistas y autovías, mientras que las carreteras de doble dirección se mantienen como las más peligrosas, ya que en ellas se producen tres de cada cuatro fallecimientos. La buena noticia de este balance provisional es que se contabilizaron un total de 36 días "blancos", es decir, sin ninguna víctima mortal en carretera, frente a los 28 días de 2024 y los 25 de 2023.



Madrid: 28027 comparte coche

La Dirección General de Tráfico (DGT) y la empresa TRIBBU han firmado un convenio de colaboración para reducir la siniestralidad vial laboral y mejorar el tráfico en el distrito madrileño 28027, donde se ubican multitud de empresas, entre ellas la propia DGT. Esta iniciativa pretende fomentar el uso del coche compartido entre trabajadores de la zona y contribuir a una movilidad más sostenible. El proyecto tiene un potencial de alcance de 5.000 personas, lo que lo convierte en una experiencia piloto de gran relevancia en materia de movilidad urbana.

Hacia una justicia restaurativa

Los accidentes de tráfico rompen vidas. En la mayoría de los casos, las víctimas y sus familiares no encuentran consuelo en una sentencia penal en los juzgados, sino que necesitan algo más profundo, lo que se llama justicia restaurativa. En ella está centrada el documental "Vías restaurativas", de la Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico, P(A)T, que ha sido presentado en las XXVII Jornadas Mediterráneas de Seguridad Vial en Barcelona. La cinta recoge testimonios de víctimas, victimarios y profesionales, y explora el



impacto transformador que tiene este tipo de justicia en todos los afectados por los siniestros viales. Según P(A)T, la justicia restaurativa "no sustituye al sistema penal, pero sí permite reparar dimensiones humanas que la justicia tradicional no contempla".

Valencia: Policía Local en patinete

La capital valenciana contará a partir de ahora con una nueva unidad de la Policía Local específicamente dedicada a los carriles bici. Doce agentes patrullarán estas vías a bordo de unos patinetes eléctricos diseñados especialmente para el cuerpo. El objetivo de la unidad es ordenar, proteger y mejorar la convivencia entre viandantes, vehículos a motor tradicionales, bicicletas y vehículos de movilidad personal (VMP), como los patinetes eléctricos. Para ello, la unidad

velará por el cumplimiento de la normativa, realizará controles de alcohol y drogas y localizará los puntos conflictivos o con desperfectos para su reparación. El uso de VMP se ha incrementado exponencialmente en los últimos años y, a pesar de sus ventajas en materia de movilidad urbana, también están asociados a un aumento significativo de siniestros por su mal uso. Valencia cuenta con una extensa red de carriles bici que alcanza 200 kilómetros.



Más tramos de riesgo

Por primera vez en 15 años han aumentado los tramos de carretera peligrosos en nuestro país. Según el Informe iRAP, en el que participan el RACE y el RACC, los tramos en los que hay un riesgo "elevado" o "muy elevado" de sufrir un accidente grave o mortal en vía interurbana alcanzan los 3.122 kilómetros, el 11,8 % del total de la Red de Carreteras del Estado (RCE). Los datos

de este informe corresponden al trienio 2022-2024. Las carreteras más peligrosas siguen siendo las convencionales, que cuadruplican el riesgo frente a las de alta capacidad. Por comunidades autónomas es Aragón, con el 21 %, la que cuenta con mayor proporción de kilómetros con riesgo elevado y muy elevado, frente a la Comunidad de Madrid, que tiene sólo el 2 %.



Asistencia cada tres segundos

Las aseguradoras atendieron 11 millones de percances en carretera en 2024 con un coste total de 10.000 millones de euros, según la Asociación Empresarial del Seguro (UNESPA). La asistencia en carretera fue la intervención más habitual (el 40,27 % de los casos) y también la menos costosa, con 150 euros de media. Por el contrario, la responsabilidad civil corporal fue la de mayor valor al superar los 7.000 euros de media. Aunque apenas representa un 4,3 % de los incidentes, su peso económico es enorme, ya que "absorbe más de un tercio del importe abonado por el seguro del automóvil en concepto de indemnizaciones", afirma UNESPA.

Zaragoza gana el Premio Ciudad Accesible 2026

La ciudad aragonesa se ha convertido en la Capital Europea de la Accesibilidad 2026 al ser galardonada con este premio que concede cada año la Comisión Europea. Zaragoza ha visto reconocido el esfuerzo de intentar hacer una ciudad más accesible a las personas con discapacidad. Un proyecto que recibió un fuerte impulso en 2023, con la aprobación de una nueva ordenanza municipal de accesibilidad, y que ha tenido

continuidad a través de varios órganos y con un plan estratégico de accesibilidad para 2030. Para la Comisión, la ciudad "está liderando la plena participación de las personas con discapacidad" en todos los aspectos de la sociedad. Valencia ha quedado en segunda posición por su "transporte y acceso urbano ejemplares" y ha recibido, además, la Mención Especial por la Accesibilidad en la Preparación ante Emergencias.



Fe de erratas Siniestros laborales de tráfico mortales 2024

En el artículo 'Proteger a los trabajadores también en la carretera' del número 276 de nuestra publicación, aparecía un cuadro con información relativa a la siniestralidad de furgonetas. En la imagen se incluían datos erróneos sobre el número de siniestros laborales de tráfico mortales en 2024, tanto en jornada (durante el horario laboral) como en itinere (en el trayecto al trabajo o desde él). Según las cifras recogidas en el 'Informe de accidentes laborales de tráfico 2024', en ese año se registraron 104 siniestros laborales de tráfico mortales en jornada y 135 catalogados en itinere.



■ CHINA

Aparcar desde otro país

Las nuevas tecnologías no dejan de sorprendernos. Si hace unos años un cirujano realizaba una operación a distancia, él estando en Roma y su paciente en Pekín, algo similar ha sucedido en el ámbito del motor: un conductor ha conseguido poner en marcha su coche y aparcarlo en la ciudad china de Shenzhen estando él en Vietnam. El hombre necesitaba mover su vehículo y, a través de una aplicación móvil, logró tomar el control remoto del sistema Vehicle Parking Driver (VPD), integrado en la plataforma ADS Qiankun de Huawei. Además, no sólo aparcó: el coche recorrió previamente 12 metros en nada menos que 44 segundos esquivando peatones y obstáculos con total fluidez.



PRÓXIMAS CITAS

- 7 de abril. Alberta (Canadá)
International Conference on Road Safety Engineering and Human Factors
- Del 15 al 17 de abril. Atenas (Grecia)
8th IRAD International Conference Better Road Safety Data for Better Safety Performance
- Del 19 al 21 de abril. Baltimore (Estados Unidos)
2026 Lifesavers Conference
- Del 5 al 8 de mayo. Tatranská Lomnica (Eslovaquia)
15th International Science & Technical Conference Automotive Safety 2026
- 30 de mayo. Ruse (Bulgaria)
International Conference on Traffic Safety, Road Accidents and Injury Prevention

■ UNIÓN EUROPEA

¿Una agencia europea de seguridad vial?

El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), junto con seis de las principales organizaciones de la sociedad civil europea, ha remitido una carta conjunta a la presidenta de la Comisión Europea, Ursula von der Leyen, en la que insiste en la necesidad de crear una agencia europea específicamente consagrada a la seguridad vial. Según los signatarios, dicho organismo es esencial para alcanzar el objetivo 'Visión Cero' de la UE centrado en eliminar la mortalidad y los heridos graves en las carreteras en 2050. La falta de un organismo de estas características, dicen, se traduce en una supervi-



sión fragmentada, incoherencia en la aplicación de la normativa y una protección desequilibrada de la ciudadanía en el conjunto de los Estados miembros.



■ REINO UNIDO

Impuesto al coche eléctrico

Conducir un vehículo eléctrico por el Reino Unido ya no saldrá gratis. El Gobierno británico ha anunciado que, a partir de abril de 2028, los propietarios de estos coches pagarán 3 peniques por milla recorrida y los híbridos enchufables, 1,5 peniques. Una medida puesta en marcha para compensar la caída constante de los ingresos por impuestos sobre combusti-

bles fósiles y su impacto en las arcas públicas. Todavía falta por saber qué método se aplicará para medir la distancia recorrida y evitar la manipulación de los datos. Para no desincentivar la compra de vehículos eléctricos, el Ejecutivo extenderá las ayudas para su adquisición hasta 2030 y elevará el umbral de recargo a los más caros en el impuesto de circulación.



■ SUIZA

George Yanniss: Personalidad del Año 2025

La Federación Internacional de la Carretera (IRF) ha distinguido a George Yanniss con el premio Personalidad del Año 2025 en reconocimiento a su excepcional capacidad de liderazgo, su contribución científica y al impacto global de su actividad en pro de la seguridad vial y la movilidad sostenible. Profesor y director del Departamento de Ingeniería de Planificación del Transporte de la Universidad Técnica Nacional de Atenas (NTUA), cuenta con más de 1.000 trabajos científicos publicados. Es un gran promotor del límite de velocidad de 30 km/h en las ciudades y, para ello, en noviembre de 2024 concluyó un extraordinario reto: corrió 30 maratones en 30 meses para dar visibilidad a la importancia de esta medida.

■ MAURITANIA

Jornadas de colaboración sobre **seguridad vial**

Durante los días 25 a 27 de enero, una delegación de la Dirección General de Tráfico (DGT) se desplazó hasta Nuakchot, Mauritania, para realizar unas jornadas de colaboración en materia de seguridad vial con varios organismos del Gobierno de ese país. El programa se centró en la digitalización de sanciones, el permiso de conducir digital y por puntos y la inteligencia artificial en la prestación de servicios al ciudadano, entre otros asuntos.



■ TURQUÍA

Señales disuasorias **reales**

Una imagen vale más que mil palabras. Es lo que han decidido aplicar las autoridades turcas que, ante las alarmantes cifras de siniestralidad vial, han optado por emplear técnicas visuales para advertir de los riesgos a los conductores. Para ello, han instalado coches reales accidentados junto a las señales de circulación. Una medida que ya se usó hace cuatro décadas y que han vuelto a poner en práctica ante la ineficacia de las sanciones actuales. Otra de las técnicas utilizadas es la instalación de patrullas de policía de



cartón, que consiguen que los conductores que las ven en la distancia frenen para evitar multas.

■ ESTADOS UNIDOS

Fin a los límites de las **emisiones**

Donald Trump ha dado un nuevo paso en su cruzada contra las políticas verdes. El presidente estadounidense ha revocado el llamado dictamen del peligro, aprobado en 2009 por la Administración Obama, que establecía que seis gases de efecto invernadero emitidos por los motores de combustión eran perjudiciales para la salud. La medida, de aplicación inmediata, pon-



drá fin "a todas las normas sobre emisiones ecológicas impuestas innecesariamente a los modelos de vehículos y motores entre 2012 y 2027", ha dicho. Las críticas a esta desregularización, contraria

al consenso internacional y científico, no cesan dentro y fuera de Estados Unidos, mientras que las asociaciones ecologistas han anunciado que lucharán contra esta decisión en los tribunales.



■ SUECIA

Detección de riesgo de **deslizamiento**

La administración responsable del transporte de Suecia (Trafikverket) ha puesto en práctica un método pionero para mejorar la seguridad y el mantenimiento vial invernal: comprar a los fabricantes de automóviles la información generada en tiempo real por los sistemas de seguridad de sus vehículos, como el control de tracción o ABS. Son datos precisos que muestran con

exactitud el riesgo de deslizamiento en tramos específicos de carretera. Trafikverket ha sido la primera agencia a nivel mundial en implantar este sistema, que tiene un coste aproximado de 635.000 euros. Gracias a él, ha recopilado unos 300 millones de puntos de medición, que supera con mucho los 3.000 obtenidos anteriormente con vehículos de prueba especializados.

¿SABÍAS QUÉ ...?

¿Reducir las **muer**tes a la mitad?

El objetivo de la UE de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en carretera antes de 2030 se complica. La Comisión Europea ha publicado un informe intermedio sobre los avances alcanzados en materia de seguridad vial para 2021-2030 y las conclusiones que arroja no son muy halagüeñas. Aunque se observan mejoras en algunos ámbitos, 19.900 personas fallecieron en las carreteras europeas en 2024. Son 440 muertes menos respecto a 2023, lo que representa una disminución del 2 %, pero sigue siendo insuficiente para los objetivos marcados. Países como Bélgica, Bulgaria y Dinamarca podrían cumplir con esos objetivos al mejorar sus datos, pero otros como Irlanda o Estonia han aumentado sus cifras de víctimas mortales.



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 Esta señal indica...

- A. la proximidad de un lugar en el que se puede efectuar un cambio de sentido al mismo nivel.
- B. la proximidad de un lugar donde se puede cambiar de dirección.
- C. la dirección que los vehículos tienen obligación de seguir.



2 El conductor de una motocicleta, ¿tiene permitido realizar una parada en un carril reservado para autobuses?

- A. Sí, mientras no obstaculice la circulación de autobuses.
- B. No, está prohibido.
- C. Está permitido parar, pero no estacionar.

3 ¿Puede incorporarse a la circulación desde un estacionamiento circulando marcha atrás?

- A. Sí, mientras no invada un cruce de vías.
- B. Sí, mientras que el recorrido no sea superior a 20 metros.
- C. Sí, aunque el recorrido sea superior a 20 metros.



4 La distancia de frenado está determinada por...

- A. un único factor, la velocidad a la que se circula.
- B. varios factores, como la velocidad, el estado de la vía o el del vehículo.
- C. un único factor, el estado del vehículo.



5 Si tiene un accidente y no lleva puesto el cinturón de seguridad, las posibilidades de resultar muerto en el siniestro son casi el doble en...

- A. la plaza del conductor, únicamente.
- B. las plazas delanteras, únicamente.
- C. todas las plazas del vehículo.



6 En un turismo, ¿es obligatorio llevar dos chalecos reflectantes, uno para el conductor del vehículo y otro para su acompañante?

- A. Sólo es obligatorio en motocicletas, pero no en turismos.
- B. Sí, se debe llevar un chaleco por cada plaza del vehículo.
- C. No.



7 Si una intersección con prioridad de paso está saturada y es previsible que se quede detenido sin terminar de atravesarla, impidiendo la circulación transversal, ¿qué debe hacer?

- A. Entrar en la intersección, porque tiene prioridad de paso.
- B. Tocar el claxon con insistencia hasta que los otros conductores le dejen pasar.
- C. No entrar en la intersección.

8 Una luz roja intermitente o dos luces rojas alternativamente intermitentes de un semáforo...

- A. permiten el paso con precaución.
- B. prohíben temporalmente el paso.
- C. obligan a moderar la velocidad antes de pasar.



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. ¡Anímesese! Haga el test, corrija sus respuestas y compruebe lo actualizados que están sus conocimientos...

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

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



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

- A. recoge mejor la información relevante, especialmente en un entorno de tráfico complejo.
- B. es más fácil que se distraiga y que sufra somnolencia.
- C. se concentra con mayor facilidad.



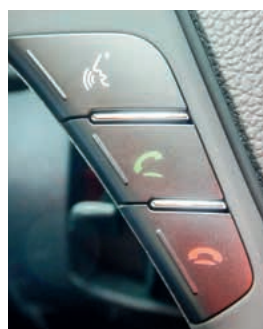
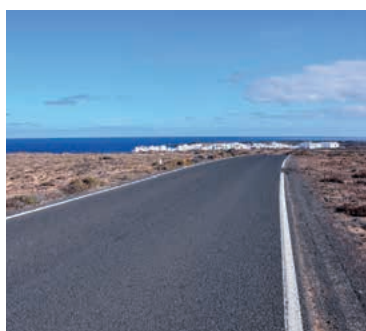
13 ¿Qué puede verse afectado si cambia el carenado de una motocicleta?

- A. La estética, exclusivamente.
- B. La aerodinámica y el consumo.
- C. La visibilidad del vehículo.



10 En esta vía de doble sentido, ¿qué vehículos deben guardar una separación mínima de 50 metros con el vehículo de delante cuando no pretendan adelantar?

- A. Todos los camiones, con independencia de su M.M.A.
- B. Los conjuntos de vehículos de más de 10 metros de longitud.
- C. Los turismos.



14 ¿Existe riesgo de accidente si un conductor utiliza un dispositivo de manos libres para hablar por teléfono mientras conduce?

- A. No; el dispositivo está pensado para que no exista ningún riesgo.
- B. Sólo si la conversación dura más de cinco minutos.
- C. Sí, hay cierto riesgo porque disminuye la atención.

11 Al iniciar la marcha en una calzada con bastante nieve, ¿qué es lo más aconsejable que debe hacer el conductor?

- A. Seleccionar una marcha corta y, al soltar el pedal de embrague, girar el volante para mejorar la adherencia de las ruedas motrices.
- B. Seleccionar una marcha larga (2ª preferiblemente), soltar lentamente el pedal de embrague y acelerar con suavidad.
- C. Seleccionar una marcha corta y acelerar bruscamente para ganar tracción.



con más detalle

Cuando hay nieve en la calzada, se recomienda, si es posible, empezar a moverse con su vehículo en una marcha larga (2ª) para evitar que las ruedas patinen, soltar el embrague de forma progresiva y acelerar muy suavemente, ya que, de lo contrario, los neumáticos pierden adherencia y es fácil provocar un derrape. Una vez iniciada la marcha, evite frenar y girar el volante bruscamente y aumente la distancia de seguridad.

12 En un turismo de nueve plazas, incluida la del conductor, ¿pueden viajar nueve menores de edad?

- A. No, porque se supera el número de plazas autorizado.
- B. Sólo si los niños son menores de 12 años.
- C. Sí, siempre que el conductor sea su padre, madre o tutor.



15 ¿Qué factor de riesgo ocasiona un mayor número de accidentes de tráfico?

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



test SOLUCIONES

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

EN SEÑALES VERTICALES

Flechas: ¿conoce su significado? (y II)

Las flechas en las señales verticales son guías para anticiparse a cada situación en la vía y circular así con mayor seguridad. Explicamos sus **distintos significados**.

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Ilustraciones: AÑADE

Las señales verticales que incorporan flechas son guías esenciales para conducir con seguridad, ya

que organizan la circulación en cada tramo, orientan al conductor y le preparan ante posibles riesgos. Las hay de peligro, que alertan de situaciones que requieren atención máxima (glorietas, tramos de doble sentido);

de prioridad, que indican quién debe ceder el paso; de obligación, que marcan direcciones y maniobras permitidas; y de indicación, que informan sobre el número de carriles o el sentido de la circulación. Además,

las flechas en paneles complementarios precisan la longitud de los tramos peligrosos y acotan la aplicación de prohibiciones. Muchas de estas señales presentan variantes con significados similares. Estas son algunas de las más habituales, tanto en vías urbanas como en interurbanas.

1 Cruce con circulación giratoria (P-4)

Advierte de la proximidad de una glorieta o rotonda, donde el tráfico circula alrededor de una isleta central. Como norma general, hay que ceder el paso a los vehículos que ya se encuentran dentro de ella.



2 Sentido giratorio obligatorio (R-402)

Señala una glorieta, en la que no está permitido atravesar el espacio central ni circular en sentido contrario, e indica la obligación de circular siguiendo el sentido de las flechas.

3 Preferencia respecto al sentido contrario (R-6)

Señala que el conductor tiene prioridad de paso frente a los vehículos que circulan en sentido contrario. Permite avanzar con precaución, asegurándose de que el tramo estrecho está libre de obstáculos.



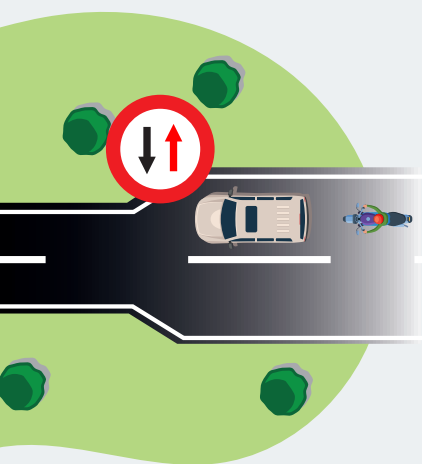
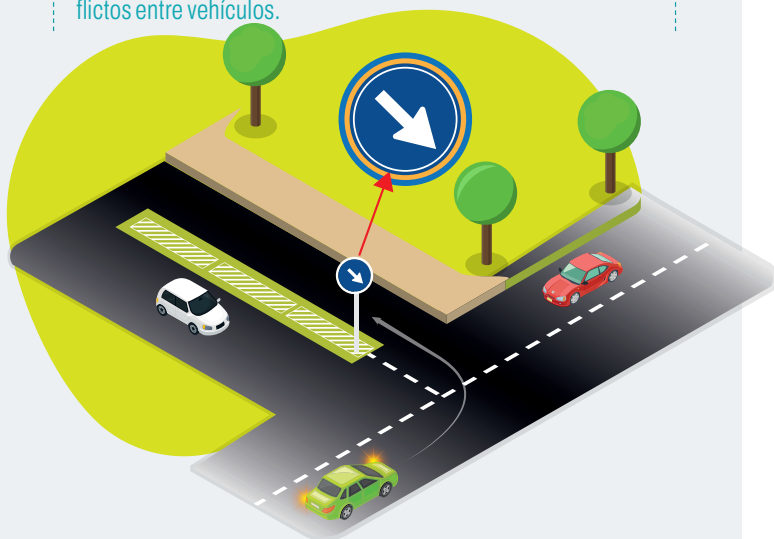


4 Sentido obligatorio (R-400c)

Esta señal forma parte de un grupo de cinco cuya función es guiar la circulación y marcar el único sentido que está permitido en ese tramo. Estas flechas indican la dirección y el sentido que los conductores deben seguir obligatoriamente: derecha, izquierda, de frente, giro a la derecha y giro a la izquierda. Y muy importante, también prohíbe tomar otra dirección posible.

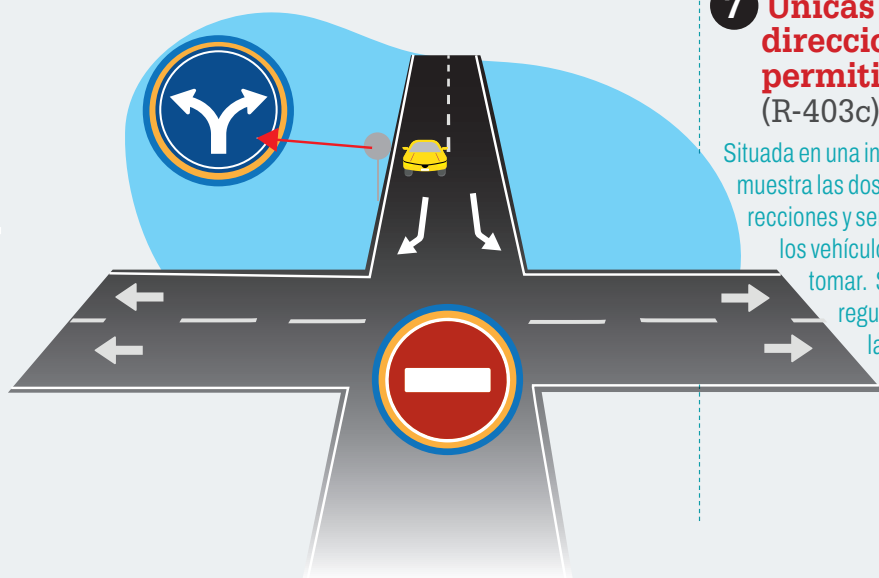
5 Paso obligatorio (R-401a)

Obliga a los vehículos a pasar por el lado señalado de un refugio, isleta u obstáculo en la calzada, ya sea a derecha, a izquierda o a ambos. Su finalidad es guiar la circulación, por ejemplo en giros en vías de doble sentido, y reducir el riesgo de posibles conflictos entre vehículos.



6 Preferencia para el sentido contrario (R-5)

El conductor que encuentra esta señal de frente tiene prohibido entrar en el estrechamiento si obliga a detenerse al vehículo que circula en sentido contrario.



7 Únicas direcciones permitidas (R-403c)

Situada en una intersección, muestra las dos únicas direcciones y sentidos que los vehículos pueden tomar. Su objetivo es regular la circulación y evitar maniobras indebidas.

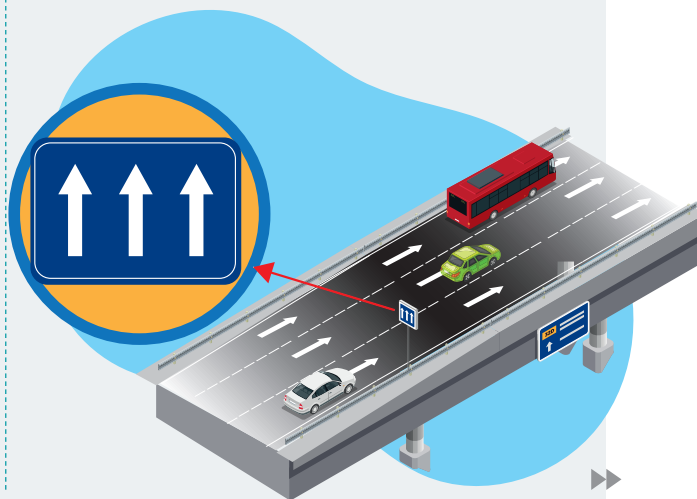


8 Circulación en dos sentidos (P-25)

Indica que la vía pasa a tener tráfico en ambos sentidos, generalmente tras un tramo de sentido único. Se recomienda extremar la atención y moderar la velocidad ante la posible presencia de vehículos de frente.

9 Calzada de tres carriles (S-11b)

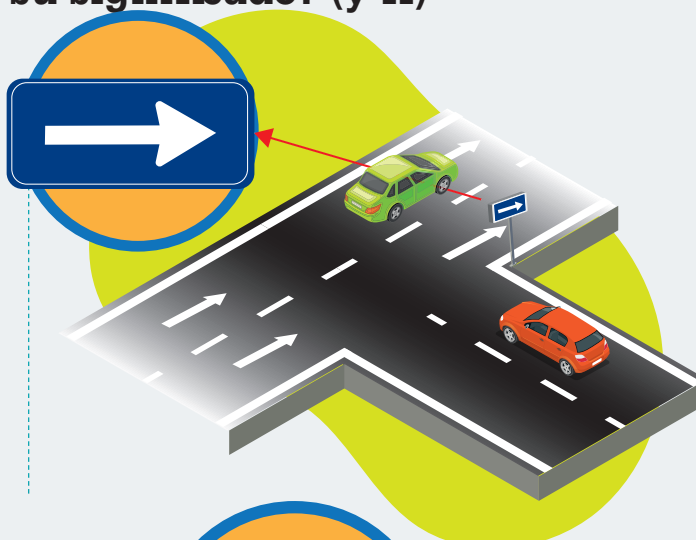
Situada en calzadas de sentido único, esta señal informa a los conductores sobre el sentido de la circulación y el número de carriles, tantos como flechas aparezcan en la señal, para facilitar un uso correcto y una circulación más ordenada.



►► **Flechas:** ¿conoce su significado? (y II)

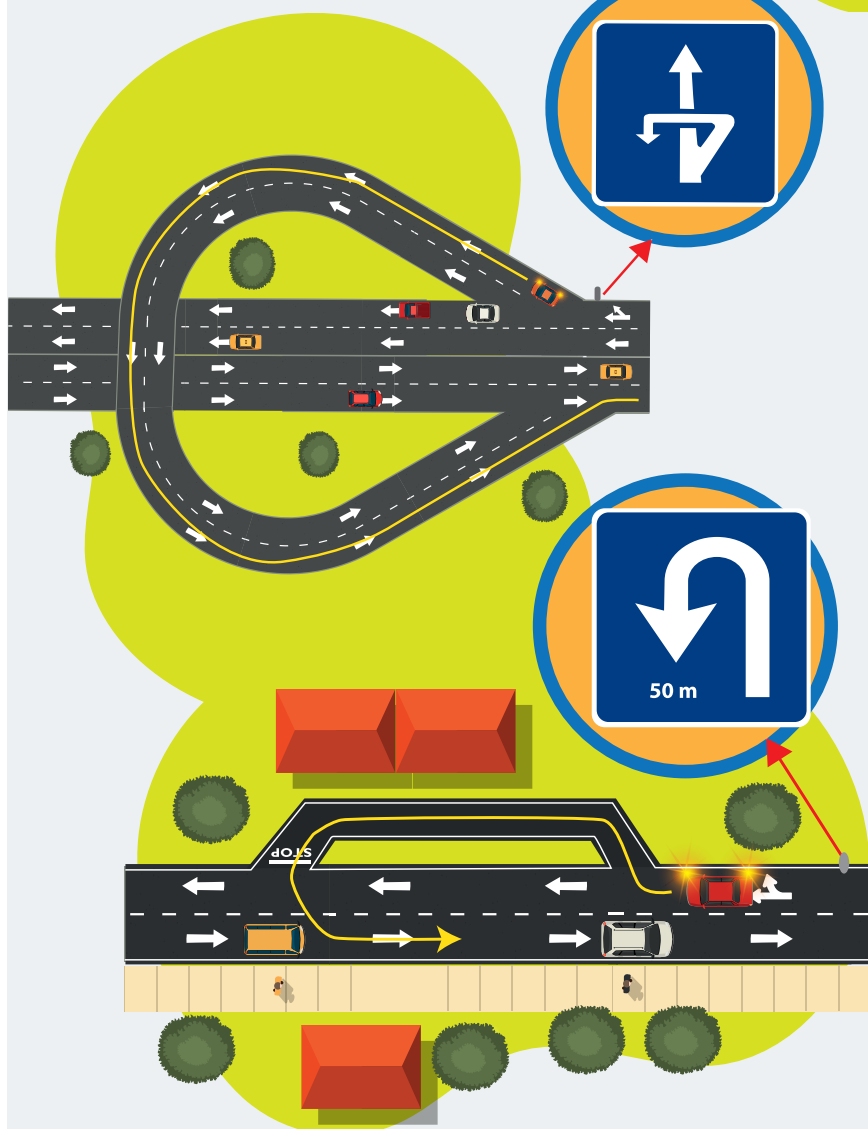
10 **Tramo de calzada de sentido único** (S-12a)

Señala que en ese tramo de la calzada los vehículos deben circular en un solo sentido, el que marca la flecha, hacia la derecha o hacia la izquierda. Advierte al conductor de la prohibición de circular en sentido contrario.



11 **Carriles reservados en función de la velocidad señalizada** (S 50c)

Pertenece a una serie de cinco señales que aporta mucha información sobre cómo circular en un tramo específico de carretera. Muestran el sentido y número de carriles en ese tramo de la calzada. También esta-



12 **Cambio de sentido** (S-22) (S-25)

Ambas señales indican la proximidad de un lugar habilitado para realizar un cambio de sentido y facilitan al conductor la preparación de la maniobra. La primera es propia de autopistas y autovías

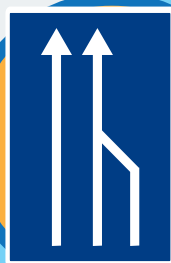
e indica que se aproxima un cambio de sentido a distinto nivel de la calzada –por encima o por debajo– y que es necesario abandonar la vía por la que se circula. La segunda, a la derecha, informa de la posibilidad de realizar esta maniobra al mismo nivel, es decir, atravesando la calzada.



13 **Bifurcaciones** (S-63a)

Informa de que la vía se divide y uno o varios carriles se desvían. Estas señales facilitan la elección del carril ya que el conductor puede maniobrar con tiempo para situarse en el más adecuado a su destino.

blecen una velocidad obligatoria mínima en ciertos carriles para dar mayor fluidez a la circulación. En cualquier caso, recuerde que normalmente siempre debemos circular por el carril derecho y utilizar el resto para adelantar.



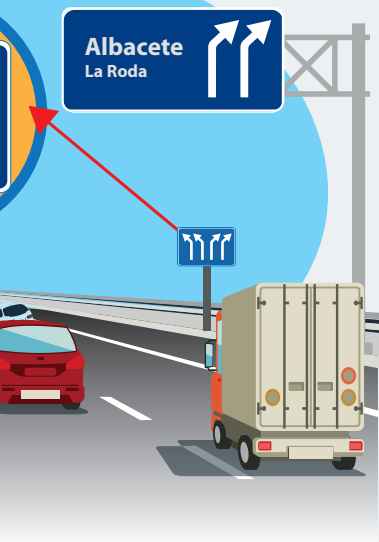
14 Final de carril destinado a la circulación (S 52)

Pertenece a un grupo de señales que informa del número y sentido de los carriles en la calzada y anticipa el fin o el comienzo de uno de ellos. Permite a los conductores adaptar su velocidad y distancia de seguridad para desplazarse al carril contiguo con la debida precaución, cediendo el paso a los vehículos que circulan en él si fuera necesario.



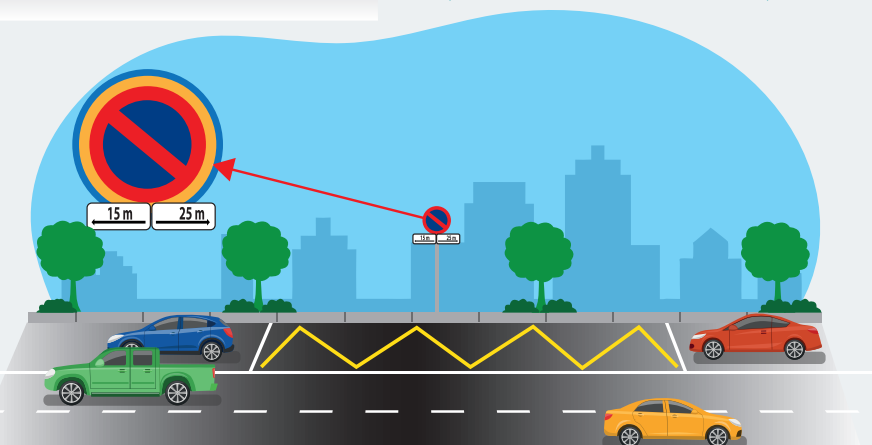
15 Longitud del tramo peligroso (S-810)

Indica la longitud del tramo de vía en el que se mantiene el peligro señalado (u otra circunstancia), de forma que el conductor conozca la distancia en la que debe extremar la precaución.



16 Extensión de la prohibición (S-830)

Establece la longitud del tramo de vía en el que se aplica la prohibición señalizada (estacionamiento, en este caso). Puede señalar hacia un solo lado o a ambos.



17 Aplicación de la señalización (S-870)

Bajo una señal vertical, aplica la norma (velocidad máxima) solamente al ramal de salida donde está situada.

EN EL **90 %** HAY UN ÚNICO VEHÍCULO IMPLICADO

Salidas de vía: nos matamos solos

Causan alrededor de 500 fallecidos y más de 1.500 heridos graves cada año. Por su cantidad y gravedad, constituyen uno de los grandes peligros para la seguridad vial en las carreteras. Analizamos las causas de las salidas de vía, el tipo de accidente más frecuente y letal.

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**

• Infografías: **AÑADE** DISEÑO Y COMUNICACIÓN

Es primera hora de la mañana. Marga conduce después de hacer el turno de noche en el hospital; aún le esperan tres horas al volante. Demasiadas. Aguanta dos, hasta que el cansancio la vence. Se queda dormida en una carretera secundaria y el coche se sale de la calzada por la derecha a unos 60 km/h. Despierta en el momento en que las ruedas delanteras pisan fuera del asfalto. Instintivamente frena fuerte, sin mover el volante, y deja que el coche

siga avanzando hasta detenerse sobre un campo de cultivo. Un accidente sin consecuencias graves, afortunadamente. Porque un volantazo, una curva, un terraplén o más velocidad lo habrían cambiado todo.

Margarita Arroyo, sanitaria de profesión y portavoz de STOP Accidentes en el País Vasco, tuvo ese accidente hace ya unos años. No sufrió daños en esa ocasión. Pero la tragedia llegaría tiempo después. El coche en el que viajaba su hijo de doce años se salió –a solo 30 km/h– de una carretera mal señalizada y cayó a un canal. Fallecieron los seis ocupantes. ►►



Salidas de vía: nos matamos solos

► Historias como estas muestran las consecuencias de uno de los siniestros más letales, frecuentes y complejos en las vías interurbanas.

482 MUERTOS EN 2025. Según los datos de la DGT, aún provisionales, en 2025 estos accidentes causaron 482 fallecidos en las carreteras –más que todas las colisiones juntas– y 1.788 heridos graves. La mayoría de ellos ocurrieron en convencionales (72 %), en tramos en curva (44 %), en horario diurno (59 %), sobre todo a conductores hombres (83 %) (ver infografía en esta página).

Para entender mejor este problema, una reciente investigación del Instituto Nacional de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) ha analizado pormenorizadamente por qué y cómo se han producido estos siniestros en el periodo

2017-2023. En esos siete años, este trabajo contabiliza más de 107.000 víctimas (sumando heridos leves, graves y fallecidos) en 80.000 salidas de vía y estima una media anual de casi 500

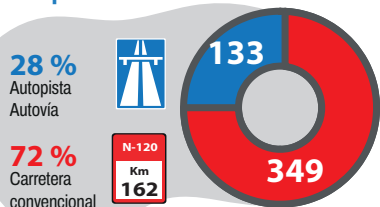
fallecidos y 1.500 heridos graves cada año: “Es uno de los problemas más graves de seguridad vial en las carreteras españolas. Por su elevada letalidad y lesividad, estos accidentes causan el



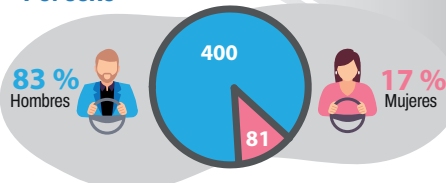
Fallecidos en salidas de vía (2025)

En 2025 fallecieron 482 personas en salidas de vía mortales en las carreteras. Estas son las principales cifras.

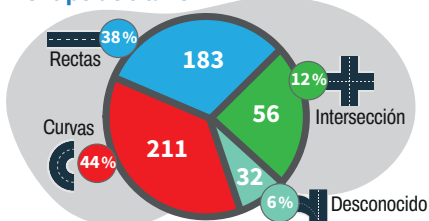
Por tipo de vía



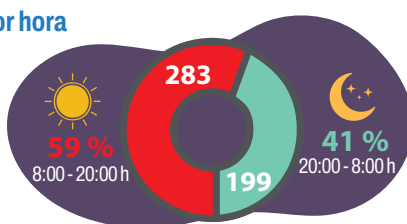
Por sexo



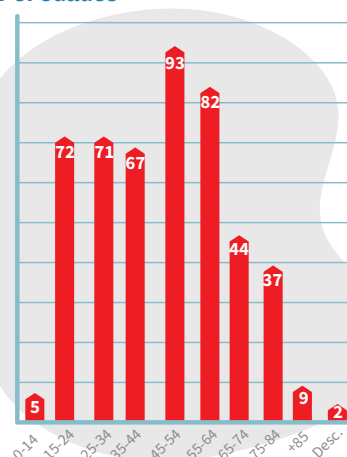
Por tipo de tramo



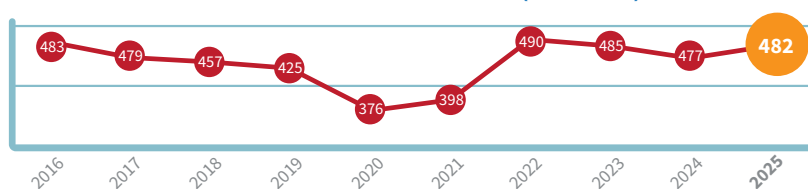
Por hora



Por edades



Evolución de la mortalidad. Fallecidos en salidas de vía (2016-2025)



Fuente: DGT (datos provisionales a 24 horas).



Distracciones, velocidad excesiva y consumo de alcohol son las tres causas principales de las salidas de vía en las carreteras.

40 % de los fallecidos en las vías interurbanas”, explican los autores.

Entre otras conclusiones, el análisis muestra que más de la mitad de las salidas de vía graves o mortales ocurren en carreteras convencionales de una calzada. También detecta un aumento de la mortalidad en los siniestros en horario nocturno –especialmente entre las 2 y las 5 de la madrugada–, en tramos de carretera con falta de iluminación, en condiciones climatológicas adversas y en trazados de vía no llanos, sobre todo en los cambios de rasante.

Asimismo, el estudio relaciona una mayor letalidad a factores relativos a la infraestructura, como las curvas sin señalizar, y a la antigüedad del vehículo siniestrado. El informe pone además de manifiesto un dato especialmente llamativo: en nueve de cada diez salidas de vía había un único vehículo implicado.

“Es un accidente solitario, en muchos casos con un conductor y sin señales de rectificación por su parte”, explica Ignacio Lijarcio, investigador coautor del estudio. Las cifras (aún provisionales) de la DGT así lo confirman: en 2025 se registraron 386 salidas de vía mortales con un solo vehículo (86 % del total) y

254 con un solo vehículo y un solo ocupante (57 %).

CAUSAS PRINCIPALES. Entonces, ¿qué hace el conductor del vehículo para perder el control y salirse de la carretera?

Las estadísticas muestran que las distracciones y la velocidad excesiva son las dos causas principales, ya que ambas están presentes en tres de cada cuatro incidentes mortales de este tipo. Y destaca el papel del alcohol: cuatro de cada diez conductores implicados en salidas de vías con fallecidos dan positivo: “Estos factores influyen tanto en las causas del siniestro como en su gravedad. También el consumo de alcohol y otras drogas y el no uso de equipamientos de seguridad”, afirma Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

“Tenemos la hipótesis de que los desvanecimientos por motivos de salud pueden estar implicados, ya que en muchas salidas de vía no se detectan señales de rectificación por parte del conductor. Pero es necesario profundizar más para conocer mejor estos factores”, añade Lijarcio.

ESTE TIPO DE SINIESTRO CAUSA EL 40 % DE LAS MUERTES EN LAS CARRETERAS.

ENTREVISTA LUIS MONTORO

Catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia.



“17.000 muertes en 25 años: muchas se podrían evitar”

Una salida de vía ¿nos puede ocurrir aun siendo conductores responsables?

Sí, pero es prevenible. En los últimos 25 años han muerto en España aproximadamente 17.000 personas en salidas de vía. Es un grave problema de seguridad vial que aumenta cada año y que hemos de abordar de manera prioritaria, formando e informando más a los conductores, mejorando infraestructuras e investigando más. Muchas muertes se podrían evitar. Esa es la gran tragedia.

¿Hay falta de conciencia del riesgo?

Evidentemente. Generalmente no es la falta de habilidades lo que mata. Matan las decisiones inadecuadas. Pero no se puede tener conciencia del riesgo ni tomar buenas decisiones si no se está bien formado. ¿Qué riesgos se van a evitar si no se conocen?

La experiencia al volante, ¿juega a favor o en contra?

A partir del segundo año de permiso es cuando se disparan los siniestros. La experiencia, que es vital para una conducción segura, hace que muchos conductores asuman más riesgo.

¿Por qué se repite cada año como el tipo de accidente más mortal?

Pese a la gravedad e importancia del problema, hemos investigado poco, hemos hecho pocas campañas de concienciación, se trata poco en la formación de los conductores y se invierte poco en infraestructuras. Aunque se han desarrollado tecnologías en los vehículos para evitar la salida de la vía.

¿Qué debe hacer un conductor para evitar salirse de la vía?

No usar el teléfono móvil, adecuar la velocidad a sus circunstancias (fatiga, edad, horas de conducción, sueño...) y a las condiciones de la vía, prestar especial atención a las grandes rectas y evitar la conducción nocturna.

Salidas de vía mortales: por qué ocurren

Número de salidas de vía con fallecidos en carretera según las causas. En muchos siniestros hay más de un factor concurrente.



DISTRACCIÓN

162



VELOCIDAD
INADECUADA

161



ALCOHOL

136



CANSANCIO
O SUEÑO

56



ENFERMEDAD

20



INEXPERIENCIA

9



CONDUCCIÓN
NEGLIGENTE

5



DISTANCIA DE
SEGURIDAD

2



GIRO

2



CONDUCCIÓN
TEMERARIA

2



OTRAS

10

Fuente: DGT (datos consolidados 2024, excepto País Vasco y Cataluña).



El equipo de Reconstrucción de Accidentes de la Guardia Civil estudia las circunstancias de los siniestros viales para determinar sus causas.

Salidas de vía: nos matamos solos

► **EL ESCENARIO, DECISIVO.** Los expertos en investigación y reconstrucción de accidentes recalcan la complejidad de este tipo de siniestros y destacan que suelen ser especialmente graves, ya que con frecuencia implican vuelcos o impactos contra taludes y obstáculos, especialmente cuando el vehículo que se sale de la vía no encuentra elementos de retención.

A la hora de determinar las causas, los especialistas explican que las salidas de vía suelen estar relacionadas con varios factores: “Rara vez existe una única explicación para un siniestro y en la mayoría de los casos el origen está en el comportamiento del conductor. El mal estado de la vía o del vehículo no suele ser determinante en este tipo de accidentes, aunque puede influir en determinados casos, como un reventón de neumático. En cualquier caso, el factor humano sigue

siendo el más habitual. Normalmente, la gente se queda dormida o se distrae, pega un volantazo y se sale”, afirma José Antonio Maurenza, responsable del departamento de Reconstrucción de Accidentes de CESVIMAP.

“Es un tipo de accidente con muchos factores. La gravedad del siniestro está relacionada con la velocidad y la dinámica del vehículo, pero también con las características de la carretera: si existe margen exterior a la calzada, talud, obstáculos, pendiente...”, detalla José Carlos Muñoz, jefe del Equipo de Reconstrucción de Accidentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ERAT). “El escenario es decisivo. Cuando hay choque con elementos fijos o vuelcos la gravedad de las lesiones de los ocupantes es mayor. También son más graves los accidentes en los que el vehículo abandona la vía cuando no hay barreras de seguridad, pues no hay contención del vehículo”, añade Muñoz.

“En los casos de vuelco, el uso del cinturón de seguridad resulta fundamental



para mantener a los ocupantes dentro del espacio de seguridad del vehículo y evitar que salgan despedidos”, remarca Maurenza.

Además, los expertos relacionan las causas del siniestro con la configuración de la vía y explican que, en los tramos rectos, las salidas de vía están más vinculadas a pérdidas de atención o al sueño al volante, mientras que en las curvas el exceso de velocidad es el factor predominante.

CAJAS NEGRAS. Para reconstruir lo sucedido en un accidente, actualmente los investigadores analizan numerosos datos, entre ellos los proporcionados por los registradores de eventos del vehículo, las conocidas como “cajas negras”. Estos dispositivos almacenan información clave, como la velocidad del vehículo previa al siniestro, las maniobras realizadas por el conductor y la activación de los airbags y de los sistemas

de seguridad electrónica. Son datos que permiten saber si el conductor reaccionó antes del impacto o, por el contrario, no hubo maniobra alguna:

“Cuando analizamos estos datos vemos si el conductor soltó el acelerador, si frenó o si giró el volante. Si no hay ninguna reacción, puede indicar que el conductor se quedó dormido o sufrió un desfallecimiento por algún motivo, como un infarto. No es lo habitual, pero puede ocurrir”, apunta José Antonio Maurenza.

En este sentido, el investigador destaca el papel de los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS), cada vez más presentes en los vehículos modernos: *“Tecnologías como la detección de somnolencia, el control de mantenimiento de carril o los avisos por desvío de la mirada ayudan a prevenir accidentes o a reducir sus consecuencias al proporcionar más tiempo de reacción al conductor”.* ♦

CUATRO DE CADA DIEZ CONDUCTORES EN SALIDAS MORTALES DAN POSITIVO EN ALCOHOL.

ENTREVISTA

ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.



“Es imprescindible reforzar la formación y la educación vial”

¿Por qué las salidas de vía son uno de los siniestros más frecuentes y letales?

En autopista y autovía las salidas de vía son los siniestros más letales ya que suelen producirse a velocidades elevadas. En cambio, en las carreteras convencionales son los más habituales en muchos tramos debido a las bajas intensidades de tráfico, que reducen la probabilidad de colisiones entre vehículos.

¿La tecnología en los vehículos es una de las soluciones?

Sí, va a desempeñar un papel fundamental en la reducción de la siniestralidad y, particularmente, de las salidas de vía. La clave es la generalización de los sistemas de seguridad obligatorios. Desde julio de 2024, los turismos, autobuses, furgonetas y camiones nuevos matriculados en Europa deben incorporar tecnologías como la alerta por somnolencia y pérdida de atención del conductor, el asistente inteligente de velocidad y el sistema avanzado de frenado de emergencia. A partir de julio de este año se añadirán otros, como el sistema de advertencia de distracciones.

¿Qué deben hacer las Administraciones?

Desde el punto de vista de las competencias de la DGT, resulta imprescindible reforzar las políticas de formación, educación y vigilancia, así como las políticas de gestión del tráfico. Respecto a otras administraciones, los titulares de las vías están desarrollando métodos para medir la seguridad de las infraestructuras mediante parámetros objetivos, como el ancho del arcén, los radios de curvatura, presencia de sistemas de contención, existencia de obstáculos y desniveles que deban protegerse... Esto permite identificar los tramos donde deba actuarse antes de que se produzcan siniestros mortales o graves.

LOS HELICÓPTEROS DE LA DGT CUMPLEN 65 AÑOS

Por su seguridad, vigilancia aérea



Con **65 años de historia y acercándose a las 240.000 horas de vuelo**, la Unidad de Medios Aéreos (UMA) de la DGT sigue sobrevolando las carreteras españolas diariamente con el objetivo de garantizar la seguridad vial. Esta revista ha sido testigo directo de uno de esos vuelos de vigilancia y regulación. Así lo hemos vivido.

• Nuria HERRAIZ

• Fotos: AMAPOLACREATIVA

Tras muchos días de lluvia en Madrid, el día fijado para volar hace viento. Sin embargo, el plan de vuelo de la patrulla aérea de Madrid no se cancela: *"El viento limita, pero no imposibilita"*, explica Alejandro Suárez, jefe de la Unidad de Medios Aéreos y responsable hoy de este vuelo de vigilancia y regulación.

Antes de subirnos al helicóptero, realizamos un recorrido por la sede de la UMA en Madrid, donde se nos muestra por qué

el servicio de vigilancia aérea del tráfico es algo más que helicópteros: existe todo un entramado de personal, medios y procedimientos que hace posible que los vigilantes aéreos puedan desarrollar con seguridad su tarea principal para la gestión y control del tráfico, sobre la base de dos principios: presencia y disuasión.

LA UNIDAD. Visitar departamentos como el Centro de Control de Operaciones (OCC), donde se despachan los vuelos y se controlan los trayectos de las aeronaves; el departamento de gestión de vídeo, donde se cursan las imágenes



Seis décadas y media de historia

Creada en 1961, la UMA es la unidad de vuelo más antigua del Ministerio del Interior, y ha ido evolucionando de la mano de la tecnología y la normativa, para acompañar a la sociedad en la transformación de la movilidad.

Desde los años en los que colaboraban en la evacuación de heridos con los servicios de emergencias -hoy competencia de las distintas comunidades autónomas- a la actualidad, los helicópteros han estado presentes, modernizándose con los avances, sobre todo en digitalización. Esto lo confirman veteranos como Juan Manuel Burgos, jefe de Mantenimiento, que lleva 39 años trabajando en todo lo que afecta a la mecánica de las 'Abejas': "Las aeronaves han cambiado totalmente, antes era todo analógico e incluso se usaban



motores de pistón, ahora tenemos muchos sistemas digitales". Una evolución similar la han sufrido los operadores de cámara, cuenta el OVA (Operador de Vigilancia Aérea) Juan Carlos Prados: "Los mandos para las cámaras se han ido reduciendo desde una consola gigante a un 'joystick' que se maneja con una mano, mientras se va jugando con los filtros para mejorar las capturas".

Para los ingenieros los principales cambios llegaron de "las modificaciones normativas, sobre todo desde la creación de la EASA (European Union Aviation Safety Agency) en 2002 y la AESA (Agencia Estatal de Seguridad Aérea) en 2008. Desde entonces se ha producido la transición hacia una operativa común española y europea".



que han registrado infracciones y aquellas importantes para la labor de concienciación sobre la seguridad vial se editan, archivan o envían; el hangar; la sección de mantenimiento; la sala de pilotos; el simulador de vuelo, e incluso el área de ingeniería aeronáutica, permite comprobar que todos ellos están integrados en una unidad que busca garantizar la seguridad en cada uno de los trabajos que se desarrollan en tierra, en los vuelos e incluso en el envío y la gestión de imágenes necesarias para un control efectivo.

Para ello, cuentan con normas de funcionamiento, protocolos de actuación y

gestión que se replican en cada una de las siete patrullas que conforman la UMA y que siguen los más de 50 funcionarios y personal laboral, los 60 miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) y otros más de 50 trabajadores externos necesarios para cumplir con las misiones de vigilancia desde el aire.

Todo esto consolida un cuerpo civil con alta capacitación y especialización en el tráfico que llama la atención en el resto de países de nuestro entorno, en especial en Francia, que si bien en ocasiones utiliza las aeronaves de la Gendarmerie en operativos relacionados con la cir-

culación, no dispone de una unidad similar para cumplir con mandatos como los que tiene la UMA: "Disminuir el número de víctimas mortales y accidentes en la carretera, mejorar la movilidad, colaborar con un entorno sostenible, proteger a los usuarios vulnerables y concienciar a los conductores en actitudes de seguridad vial positiva", explica Suárez.

'ABEJA' O 'PEGASUS'. Salimos de Cuatro Vientos en Madrid y nuestro plan de vuelo incluye la M-40, la A-4, la A-1, la A-42 o la R-4, porque es un bulo que los helicópteros de la UMA no vigilan las ►►

Algunos datos de la UMA

Es sólo una parte secundaria de la vigilancia aérea, sin embargo, la actividad sancionadora es la más llamativa para los conductores. Estas son algunas de las cifras.

Infracciones más sancionadas	• Superar el límite de velocidad. • No respetar las señales de Stop y Ceda el Paso. • Cambios de sentido irregulares. • No respetar la distancia de seguridad. • Uso manual del móvil.		
Sanciones por tipo de vía	Autovías  60 %	Autopistas  20 %	Convencionales  20 %
Vías más sancionadas	• A7 y AP7 (patrullas de Málaga y Valencia).		
Sanciones por tipo de vehículo	Vehículos ligeros 86,6 % 	Furgonetas 12,4 % 	Camiones 0,9 % 
Patrulla que más sanciones propone	Patrulla de Madrid. 4.000 sanciones al año aprox. (triplica a la segunda en número de sanciones).		
Periodos de tiempo con más número de sanciones tramitadas	• Meses: Marzo, febrero y abril. • Días: Viernes (casi 8.000 al año tramitadas).		
Propuestas que han generado un expediente sancionador	 92,9 %		
Nacionalidad de los conductores sancionados	Española  99,59 %	Extranjera  0,41 %	

Por su seguridad, vigilancia aérea

► autopistas de peaje. Es la segunda vez que despegue la 'Abeja 11' esta mañana, tras realizar la misión diaria a primera hora. El nombre de 'Abeja' está relacionado con los colores de la aeronave, con esas rayas amarillas tan características, y es el distintivo de radio que corresponde a los helicópteros de la UMA: "Igual que 'Cuco' se utiliza para los de la Guardia Civil o 'Ángel' para los de la Policía", explica Alejandro Suárez.

Sin embargo, entre los ciudadanos son más conocidos como 'Pegasus', en referencia al sistema de captación de imágenes y radar que está montado en los helicópteros. Poder grabar y emitir vídeos los convierte en un elemento más para el control de la fluidez y la seguridad de los desplazamientos por carretera.

El radar que incorporan cuenta con dos cámaras, una para la imagen, más general, y otra para el detalle. Con estas herramientas, y la actuación constante de

José Manuel Gamo, Operador de Vigilancia Aérea (OVA) de este vuelo, se envían imágenes de forma continua al Centro de Gestión de Tráfico para que puedan comprobar, por ejemplo, que la densidad del tráfico en uno de los tramos de la M-40 se debe a la presencia de obras en la calzada "perfectamente señalizadas", apunta el jefe de la Unidad.

UNA DE LAS CLAVES DE LA UNIDAD DE MEDIOS AÉREOS ES UN PERSONAL CIVIL MUY ESPECIALIZADO.

A unos 1.000 pies de altura, algo más de 300 metros, las 'Abejas' de la UMA vuelan siempre con un piloto y un operador de cámara, y este es "siempre funcionario de la DGT o de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil", explica Juan Manuel Gamo. La coordinación entre ambos miembros de la tripulación es fundamental para cumplir con su labor, "porque el objetivo es que los ciudadanos lleguen antes a sus destinos y que lleguen sanos", asegura Suárez.

SOBRE EL TERRENO. Para ello es necesario que tanto piloto como operador estén muy atentos a cualquier conducta en la carretera que se salga de lo normal.



Del más veterano, a la última incorporación. De izda. a dcha.: Juan Manuel Burgos (jefe de Mantenimiento), Juan Manuel Gamo (operador de vigilancia aérea), Alejandro Suárez (jefe de la UMA) y Jesús Fernández (jefe de la patrulla de Madrid).



"Nosotros detectamos comportamientos que resultan llamativos, normalmente porque llevan una velocidad demasiado lenta o excesivamente rápida. El cinemómetro realiza tres mediciones y luego nos da la media de la velocidad. Si van muy lentos normalmente es porque están desarrollando otra actividad dentro del habitáculo. Entonces se enfoca y podemos ver qué está haciendo el conductor y si lleva las manos adecuadamente sobre el volante, por ejemplo", comenta Gamo. Sin embargo, "la prueba de que el objetivo no es 'pillar' a los conductores es que los paneles informan de nuestra presencia, y ya con el simple hecho de conocerlo, se reducen las infracciones", apunta Suárez.

De hecho, la concienciación es uno de los fines de la grabación continua de imágenes: "Nos preocupamos de captar tanto conductas positivas, que ayudan a saber cómo hacer bien las cosas, como las negativas, para alertar de los peligros que podrían tener los usuarios de la vía. To-



En la sede de Madrid también se encuentra la central de la escuela en la que se forma a los pilotos para que puedan realizar sus entrenamientos periódicos y revalidar sus habilitaciones para manejar las aeronaves concretas con las que vuela la UMA.

do sirve luego para concienciar", cuenta Suárez, y añade: "Si es una conducta muy muy peligrosa, un delito contra el tráfico, conectamos con una pareja de la Guardia Civil en tierra y seguimos al vehículo hasta que lo detienen, porque queremos apartarlo de la carretera. Son casos como circular a más de 80 kilómetros por hora por encima del límite de la vía, conducción temeraria, vehículos en dirección contraria, vehículos que zigzaguean, posiblemente por consumo de alguna sustancia psicotrópica... Son personas que ponen en peligro su propia vida y la de los demás. Y eso sí que lo perseguimos".

CASI 240.000 HORAS DE VUELO.

El balance de la misión en la que hemos acompañado a Suárez y Gamo es satisfactorio: se han transmitido imágenes al centro de gestión de tráfico, controlado varias vías de circulación y detectado siete conductas de riesgo que podrían ser sancionadas por el Centro Estrada.

Y también drones

Mención especial dentro de la Unidad de Medios Aéreos merece la utilización de drones, alternativos a los helicópteros, pero con sus propias limitaciones, ya que sólo pueden cubrir una zona concreta y no seguir el trazado de la vía, además: *"Es necesario ver la compatibilidad con un espacio aéreo que está ya muy limitado, en concreto en los puntos señalados como conflictivos a los que se desplaza el operativo"*, explica Suárez.

Los drones tienen aproximadamente una media hora de autonomía de vuelo, luego deben bajar y se sustituyen las baterías para completar unas dos horas de misión. Frente a ellos, los helicópteros pueden volar hasta 3 horas de forma continuada.

Los Operadores de Vigilancia Aérea, OVA, son también pilotos de drones, y la gestión de los operativos tiene tres modalidades: *"Bien dos miembros de la Agrupación de Tráfico, bien dos de la DGT, o bien un equipo mixto de una persona de la DGT y una de la Agrupación de Tráfico"*, cuenta José Manuel Gamo.

Actualmente la UMA dispone de dos tipos de drones. Unos se dedican exclusivamente a la regulación-control e información-del tráfico y su objetivo es transmitir imágenes. La cámara



que portan no dispone de la certificación del Centro Español de Metrología, y por eso no pueden ser utilizados para sancionar. Por su parte, son los drones dedicados a la vigilancia los que llevan cámara certificada y los que se usan para sancionar. A ellos se añadirán en un futuro no lejano unos con cinemómetro (radar), para que puedan captar la velocidad.

Sin embargo, aquí no acaban sus funcionalidades: *"También utilizamos los drones para la investigación del tráfico, de accidentes en la vía"*, explica Suárez. Y también son fundamentales en las charlas de educación vial en los centros educativos que solicitan la colaboración de la UMA para participar con presentaciones y exhibición de drones.

Pero lo más importante *"es que, al advertir nuestra presencia, esos conductores han levantado el pie del acelerador"*, insiste Alejandro Suárez.

En la actualidad, la UMA da cobertura a toda la red viaria en la que tiene competencia la DGT con siete patrullas que tienen base en Santiago (A Coruña), Valladolid, Sevilla, Málaga, Madrid, Valencia y Zaragoza, y también se da apoyo para la vigilancia de las carreteras de las Islas Baleares y Canarias en momentos puntuales: *"Es la facilidad que tenemos. Al final un helicóptero en 15 minutos está en cualquier lado, y con las siete patrullas se puede tener cubierto todo el territorio"*, señala su responsable.

Las patrullas vuelan todos los días mañana y tarde, y la idea es llegar a realizar hasta 5.544 horas de vuelo anuales entre todas las bases. *"Antes se volaba incluso de noche, cuando no había tantas cámaras en la carretera, y, por ejemplo, había que controlar el tráfico a primera hora de la mañana"*, cuenta Juan Carlos Prados, el OVA más veterano de la UMA en Madrid.

En la actualidad, 100.000 vuelos después, la UMA es un servicio consolidado, integrado en el control diario y en todas las operaciones especiales en las que se

exige conocer en directo la movilidad por carretera, y está incluido en los planes de emergencia como los de prevención de incendios forestales. También en emergencias climáticas graves (terremoto de Lorca, la pandemia, nevadas como Filomena o la DANA de Valencia de 2024, etc.): *"La idea es poder transmitir al centro de gestión imágenes del estado de los vehículos y de las vías para que se tomen las medidas oportunas, se desvíe el tráfico, se abran vías paralelas o se envíen servicios de conservación de carreteras a las zonas dañadas"*, explica Alejandro Suárez. Además, las distintas patrullas son elemento esencial también en operativos especiales por eventos deportivos, festivales, concentraciones moteras, etc.

Porque los helicópteros en la vigilancia del tráfico permiten observar más lejos -vehículos que se encuentren hasta a 1 km de distancia-, y detectar comportamientos de riesgo que no se pueden ver desde tierra y, fundamentalmente, aumentar la seguridad de todos los usuarios de la vía, en especial de los vulnerables. *"Ellos (los conductores) piensan que vamos a ponerles multas, pero lo que buscamos son menos accidentes"*, sentencia el jefe de la Unidad. ♦

Conducción acompañada: con carnet desde los 17

El artículo 17 de la Directiva Europea 2025/2205 permite que **los jóvenes de 17 años opten al permiso de conducir de la clase B**. Eso sí, una vez consigan su carné, y hasta que cumplan la mayoría de edad, sólo podrán ponerse al volante si circulan con un acompañante que, a su vez, debe cumplir una serie de requisitos.

• Silvia FERNÁNDEZ

La posibilidad de conducir un turismo a los 17 años por las carreteras de los Estados miembros de la Unión Europea será posible gracias a un cambio legislativo que se encuentra recogido en el artículo 17 de la Directiva Europea 2025/2205. Esta norma, aprobada en noviembre del año pasado, establece que los jóvenes de esa edad podrán optar a sacarse el permiso de conducción de la clase B aunque, eso sí, hasta que cumplan la mayoría de edad jamás irán solos al volante. En sus coches el asiento del copiloto siempre debe ir ocupado por un acompañante capaz de darles directrices mientras conducen. Una medida europea que aún debe transponerse a la normativa española (la fecha tope para hacerlo es el 26 de noviembre de 2028) y para la que la Dirección General de Tráfico ya ha establecido un grupo de trabajo.

“La conducción acompañada que recoge esta Directiva se establece bajo el conocido como ‘modelo alemán’, que consiste en adelantar la edad de obtención del permiso de conducción a los 17 años. En este permiso aparecerá un código en la parte trasera, el 98.02, y tiene otra particularidad: que desde que se expide hasta que el titular cumple los 18 el conductor estará obligado a conducir

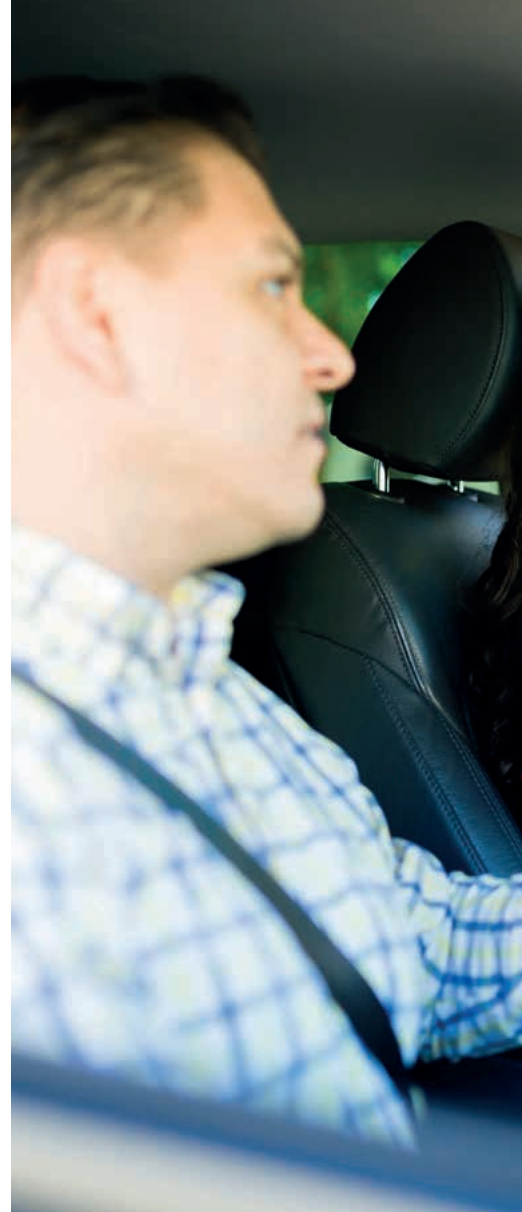
acompañado”, explica Montserrat Pérez, subdirectora general de Formación y Educación Vial de DGT.

El objetivo de esta medida, según recoge la propia Directiva, es reforzar la seguridad vial y que el uso de estos permisos esté supeditado a la obligación de ir acompañado por un conductor experimentado.

EL EJE DEL MODELO. La propia norma europea especifica los criterios que deben cumplir esos acompañantes

¿Camioneros de 17 años?

“El gran debate que se mantuvo sobre este artículo 17 estuvo en si aplicar o no este modelo de conducción acompañada en el permiso para vehículos pesados. Diversos Estados miembros apoyaban esta iniciativa, pero España y otros países nos negamos. Esta posibilidad es algo que no está en la hoja de ruta de la DGT, al menos de momento. El texto aprobado finalmente en la Directiva establece que para el grupo 2, los camiones, la aplicación de este modelo de conducción acompañada en jóvenes de 17 años sea voluntaria, es decir, cada Estado miembro decide si lo aplica o no, con otra característica importante, que es que si lo hacen sólo lo podrán usar en su territorio nacional”, explica Montserrat Pérez.



que guiarán las primeras experiencias de conducción de los conductores más jóvenes.

Para empezar destaca algo muy importante: que la persona destinada a tutelar al menor debe respetar las normas relativas a la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas. Pero hay otras condiciones que deben cumplir, como son tener una edad mínima de 24 años o ser titular de un permiso de conducción de la categoría correspondiente a la de su “tutelado” expedido en la Unión y obtenido más de cinco años antes de convertirse en su acompañante.

Asimismo, no debe haber sido privado del derecho a conducir en el Estado miembro de expedición del permiso de conducción en los últimos cinco años.

No obstante, añadido a todo lo anterior, la propia Directiva reconoce que los Estados miembros no sólo pueden limitar el número de posibles acompañantes respecto de cada conductor acompañado sino que también pueden imponer



Los deberes hechos

Los grandes objetivos de la Directiva 2025/2205 son establecer un permiso de conducción digital válido para todos los Estados miembros, fomentar el uso de los vehículos de combustible alternativo, estipular un periodo probatorio para novales de dos años de duración y la conducción acompañada. Pero en su articulado existe además una serie de recomendaciones que muestran que, en cuanto a seguridad vial, España está en el buen camino.

“Hay una parte de la Directiva en la que hace recomendaciones a los Estados miembros y que si se analiza se puede comprobar que recoge muchas iniciativas que en España ya se están utilizando. Habla, por ejemplo, de incorporar en los exámenes teóricos los sistemas ADAS, y nosotros llevamos años con los ADAS incluidos en la formación tanto del teórico como del práctico. Apunta a la necesidad de incorporar en los colegios la educación vial, cosa que ya hemos hecho. Menciona la utilidad de dar cursos de actualización para conductores experimentados, que son nuestros cursos de conducción segura y eficiente. Estas buenas prácticas ya están usándose en España y a eso hay que darle el valor que se merece”, expone la subdirectora de Formación y Educación Vial de la DGT.

Vehículos más sostenibles

La aprobación de esta Directiva alinea el régimen del permiso de conducción con los objetivos de movilidad sostenible y transición ecológica. *“En ese sentido, se ha aprobado que un permiso de conducción de la clase B con dos años de experiencia será válido para la conducción de automóviles, incluidos los vehículos de motor de emergencia empleados para mantener la seguridad y el orden públicos, si están impulsados total o parcialmente por combustibles alternativos tal como se definen en el artículo 2 de la Directiva 96/53/CE, y que hayan sido homologados con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, con una masa máxima autorizada que supere los 3.500 kg, pero no los 4.250 kg”,* explica Montserrat Pérez.

en su territorio condiciones adicionales a las que la Directiva describe y que deba cumplir la persona que acompañe al titular de un permiso de conducción expedido por ellos. En definitiva, lo que se intenta es hacer comprender que ser acompa-

ñado y conservar ese puesto no es sólo una responsabilidad, sino que exige convertirse en un ejemplo a seguir.

EL NUEVO CONDUCTOR. Por su parte, el menor que desee convertirse en conductor deberá seguir el cauce habitual para conseguir su permiso de conducir que en España, por ejemplo, pasa por estudiar, examinarse del teórico y del práctico y superar ambas pruebas. En resumen, como cualquier otro aspirante al permiso B.

“Con la nueva Directiva el modelo formativo no se modifica. Este texto no regula cómo formar a tus conductores; explica los contenidos sobre los que debemos examinar para cada tipo de permiso, regula los tiempos de examen, los requisitos que deben cumplir los examinadores... pero no especifica un modelo formativo concreto y nosotros ya tenemos el nues-

tro”, especifica la subdirectora Montserrat Pérez.

Desde el punto de vista de la DGT, la conducción acompañada puede ser una opción atractiva en algunas circunstancias concretas. *“Se pretende facilitar el*

**EL NUEVO
MODELO
ADELANTA
UN AÑO LA
EDAD PARA
OBTENER EL
PERMISO B.**

acceso de los jóvenes al permiso, lo cual puede ser interesante para los que viven en zonas despobladas o resultar útil para aquellos que quieran entrar en la universidad sabiendo conducir su propio coche. Es una opción que hasta ahora no tenían. Además nos asegura que hasta que cumplan los 18 se va a ‘supervisar’ su conducción, lo cual también puede resultar positivo. No olvidemos que un porcentaje muy alto de nosotros, cuando nos sacamos el permiso, hemos conducido las primeras veces con alguien de confianza en el asiento del copiloto”, resume la subdirectora general de Formación y Educación Vial. ♦



La Europa del 0,2

En la Unión Europea, el 25 % de las muertes de tráfico están relacionadas con el alcohol. En nuestro país, **más del 34 % de las personas fallecidas en 2024 en un siniestro vial había consumido alguna bebida alcohólica** antes del accidente que les costó la vida, según datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses. Expulsar esta sustancia de la carretera es complicado pero necesario. El primer paso hubiera pasado por aprobar la proposición de ley que igualaba a España con el límite de alcoholemia del 0,2 g/l que ya usan nueve países de la UE.



ALBERTO ESPADA

- Silvia FERNÁNDEZ
- Ilustraciones: AÑADE
Diseño y Comunicación

La Comisión Europea nos ayuda a hacer las matemáticas de cuántas vidas siega el alcohol en las carreteras de sus países miembros cada año. Este organismo estima que alrededor del 25 % de los siniestros viales se producen por conducir bajo sus efectos y que al menos el 80 % de ellos se podrían haber evitado si esos conductores hubieran estado sobrios. “Eso nos deja con que eliminar la conducción bajo los efectos del alcohol podría evitar al menos 4.000 muertes cada año”, asegu-

ra Francesca Podda, experta en seguridad vial del European Transport Safety Council (ETSC).

A pesar de los datos, poco a poco se avanza en la lucha contra el binomio conducción-alcohol. Beber y conducir ya son percibidos como actividades incompatibles por la mayoría de los europeos. Según los resultados de la última encuesta ESRA (E-Survey of Road Users Attitudes), publicada a finales de 2024, entre el 92 % y el 96 % de los encuestados de los 22 países participantes consideran inaceptable conducir bebido o drogado. Desafortunadamente la sensibilización de la mayoría no basta. Ese mismo estudio muestra cómo aún hoy

el 15,4 % de los conductores confiesa haber circulado por las carreteras europeas tras beberse una copa. Y donde no llega el sentido común, deben llegar las leyes.

MARCO EUROPEO. “El ETSC acogería con gran satisfacción una Directiva de la UE que introdujera un límite de tolerancia cero de alcohol para todos los conductores. Esta medida reforzaría significativamente la actual Recomendación sobre los niveles permitidos de concentración de alcohol en sangre (CAS), que data de 2001. Dicha recomendación establecía un límite máximo de 0,5 g/l para la población general de conductores”, expone Francesca Podda.





**EL 15,4 % DE LOS
CONDUCTORES
EUROPEOS
CONFIESA
HABER
CONDUCIDO
TRAS BEBERSE
UNA COPA.**

Hasta la fecha, 17 países de la Unión Europea mantienen ese límite estándar de 0,5 g/l para la mayoría de conductores, al mismo tiempo que han introducido límites más bajos de alcoholemia para sus conductores noveles y profesionales. Lo interesante se encuentra en otros nueve países (Chequia, Hungría, Rumanía, Eslovaquia, Estonia, Polonia, Suecia, Noruega y Serbia) que han ido más allá de la recomendación de la Comisión Europea y utilizan un límite estándar de 0,2 g/l o inferior para todos sus conductores.

SIN EXCUSAS. El pasado 18 de marzo en la Comisión de Interior se votó en contra de la proposición de ley presentada en el Congreso que convertiría a España en el décimo país europeo que aplicaría el 0,2 g/l como límite de alcoholemia para todos los conductores. *“Se ha perdido una oportunidad histórica para avanzar en la protección de la vida en nuestras carreteras al rechazar una medida respaldada por la evidencia científica, los organismos internacionales y el sentido común. Pero seguiremos trabajando, presionando y proponiendo todas*

Cómo tratan el alcohol en...

Los límites de alcoholemia por sí solos no son suficientes para eliminar la conducción bajo los efectos del alcohol. Para lograrlo deben combinarse con una aplicación continuada y visible de la ley, sanciones severas, el uso de dispositivos antiarranque del vehículo con alcoholímetro (Alcolock) vinculados a programas de rehabilitación y campañas de educación y sensibilización. Así lo hacen en estos países de la UE:

- **Suecia:** no sólo aplica un límite de 0,2 g/l de alcohol en sangre para todos los conductores sino que es pionera en el desarrollo y la aplicación de dispositivos Alcolock, que se utilizan tanto en programas de rehabilitación como para conductores de transporte comercial y como requisito para optar a contratos públicos.

- **Finlandia:** es un buen ejemplo en el ámbito de la recopilación de datos. El Instituto Finlandés de Datos sobre Accidentes (OTI) publica exhaustivos análisis quinquenales en los que se recogen los accidentes mortales relacionados con el alcohol, las drogas o los medicamentos. Este enfoque proporciona datos valiosos para orientar las políticas y su aplicación.

- **Bélgica:** un modelo de éxito en la aplicación de programas de rehabilitación mediante el uso de dispositivos de bloqueo por alcohol. Las tasas de participación son elevadas, con más de 2.500 programas en marcha en 2024.

- **Dinamarca:** destaca por su estricto marco sancionador. Desde 2005 ha ido endureciendo progresivamente las sanciones y aplica un sistema de multas en función de los ingresos.

- **Estonia:** la policía de tráfico de este país báltico ha dado clara prioridad al cumplimiento de la normativa. Desde el año 2000 se aplica un límite de 0,2 g/l de alcohol en sangre para todos los conductores, respaldado por un control sostenido y visible.

las vías posibles para que la reducción de la tasa de alcohol sea una realidad en España”, expuso David Pérez de Landa-zábal, vicepresidente de Stop Accidentes, tras conocer este resultado.

La sociedad civil española, como la europea, está preparada para asumir el cambio. En los años 90 la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid elaboró para la DGT un estudio que puso de manifiesto que el 62,9 % de los ►►



La Europa del 0,2

► conductores españoles eran bebedores habituales (consumían alcohol una vez a la semana). Cuando se les preguntó si en el último año habían conducido después de haber consumido algún tipo de bebida alcohólica, sólo el 26,7 % contestó que no. De hecho, el 14,3 % reconoció que en algunas ocasiones había conducido “en estado de embriaguez”.

ALCOHOL A 0. El contraste con los conductores actuales resulta esperanzador. En el estudio “Percepción social en España del consumo de alcohol y la conducción”, elaborado por Fesvial en 2025, se confirma cómo el 95 % de ellos considera que el alcohol es una amenaza para la conducción y un 65,2 % afirma que beber y conducir está mal visto.

“Hemos avanzado mucho. Hoy existe mayor rechazo social que hace 20 o 30 años. Sin embargo, todavía detectamos una peligrosa normalización del ‘por una copa no pasa nada’ –asegura Yolanda Domenech, directora de la asociación P(A)T Prevención Accidentes de Tráfico–. El perfil menos permeable al mensaje suele ser el del conductor que se considera experimentado, que cree que controla. Por ello, valoramos de forma positiva cualquier avance normativo que reduzca la presencia del alcohol al volante. Bajar las tasas permitidas no es una medida simbólica: es una declaración clara de que el alcohol y la conducción son incompatibles”.

Reducir el límite de alcoholemia a 0,2 g/l, algo que la sociedad ya está demandando, supone, en la práctica, despedirse del alcohol en la carretera.

ALTO RIESGO. “El principio y el mensaje deben ser inequívocos: los conductores no deben beber y conducir. Por tolerancia cero, el ETSC reconoce que, en la práctica, se puede aplicar un pequeño margen técnico de aplicación, por ejemplo, 0,1 o 0,2 g/l de alcohol en sangre, para tener en cuenta la incertidumbre de la medición”, expone Podda.

Los argumentos para aspirar a ese 0,2 g/l están respaldados por la ciencia. “Las investigaciones sugieren que una CAS de 0,8 g/l aumenta el riesgo de accidente 2,7 veces en comparación con una de cero, mientras que con 1,5 g/l

el riesgo de sufrir un accidente con lesiones es 22 veces mayor. El de que el accidente sea mortal aumenta aún más: con 1,5 g/l se estima que la tasa de siniestros mortales es aproximadamente 200 veces mayor que en conductores sobrios”, argumentan desde el ETSC.

Aprobar la proposición de ley que reduce la tasa máxima de alcohol permitida para conducir hubiera sido una buena manera de desincentivar conductas al volante que ponen las vidas de todos en riesgo, porque como recuerda Yolanda Domenech “el alcohol como factor concurrente en un siniestro vial no es una fatalidad: es una decisión evitable”. ♦

LAS INVESTIGACIONES SUGIEREN QUE UNA CONCENTRACIÓN DE 0,8 G/L AUMENTA EL RIESGO DE ACCIDENTE 2,7 VECES.

ENTREVISTA

YOLANDA DOMENECH

Directora de P(A)T Prevención de Accidentes de Tráfico.



“No somos plenamente conscientes de lo que podemos perder por tomar una caña”

¿Está la sociedad madura para la rebaja de los niveles de alcoholemia?

Estamos más cerca que nunca de asumir que si se va a conducir no se bebe. Igual que hoy nadie discute el uso del cinturón, debemos lograr que el rechazo del alcohol al volante sea absoluto. Eso requiere coherencia institucional, campañas y testimonios reales que muestren el impacto de un siniestro de tráfico en las víctimas y sus familias.

¿Cuál es el principal obstáculo para expulsar el alcohol de la carretera?

Que está profundamente arraigado en nuestra vida social. Mientras se siga asociando celebración y consumo, sin integrar de forma automática la figura del conductor alternativo o el transporte público, seguirá habiendo riesgo. Además, persiste la falsa percepción de control: muchas personas creen que pueden calcular cuánto pueden beber sin que les afecte.

¿Cuántas historias de las que escuchan a diario en su asociación están relacionadas con un siniestro con alcohol?

Un porcentaje muy significativo tienen al alcohol como factor concurrente en el siniestro vial. No siempre es la única causa, pero sí un elemento que agrava las consecuencias. No somos plenamente conscientes de lo que se puede llegar a perder por “una caña” o “una copa”. Desde P(A)T Prevención de Accidentes de Tráfico lo repetimos siempre: no hay margen seguro cuando se mezcla alcohol y conducción. Si se va a conducir, no se bebe. Esa debe ser la norma social incuestionable si queremos avanzar hacia una movilidad verdaderamente segura.



NUEVA 'LEY DEL SEGURO'

Un paso adelante, mucho por recorrer

Abogados de las asociaciones de víctimas de tráfico reconocen **avances importantes en cuanto a protecciones e indemnizaciones** en la Ley 5/2025, la nueva 'Ley del Seguro', pero consideran que el objetivo de la reparación integral de los daños queda aún muy lejos.

• David LOSA

• Fotos: Alberto ESPADA

Cada siniestro vial tiene consecuencias materiales y, en muchas ocasiones, personales. En 2024 (último año con estadísticas consolidadas) hubo 101.996 siniestros de tráfico en toda España en los que fallecieron 1.785 personas, 9.561 necesitaron hospitalización y 125.084 fueron heridas leves (sin ingreso). Por otra parte, según el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, los costes asociados a esos siniestros viales podrían superar los 14.000 millones de euros. Son cifras, pero sobre todo son problemas, dramas y tragedias

personales y familiares que deben ser reparadas por la sociedad.

En esa lucha lleva muchos años Eugenia Domènech. La actual directora de la Autoridad Territorial de la Movilidad del Camp de Tarragona fue presidenta de la asociación P(A)T Prevención de Accidentes de Tráfico entre 2009 y 2015, cargo que sigue ostentando de forma honorífica. Además, Domènech forma parte de la Comisión de Seguimiento del Sistema de Valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación –más conocida como Comisión del Baremo–, un órgano colegiado en el que además de las víctimas están representadas las entidades

aseguradoras, los expertos independientes y los técnicos de organismos públicos. Las funciones principales de esta comisión se resumen en dos: hacer seguimiento del sistema para la valoración de los daños causados en accidentes y proponer mejoras en el mismo.

COBERTURA CON LÍMITES. La aprobación el pasado año de la Ley 5/2025 (sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor) supone un nuevo hito en cuanto a la ampliación de las protecciones y de la cuantía de las indemnizaciones para las víctimas. Además, corrige algunas circunstancias que antes podían considerarse discriminatorias. *“Es una evolución de la Ley 35/2015, que ya supuso un avance significativo, y sigue la mayoría de las recomendaciones recogidas en el Informe Razonado y la Guía de Buenas Prácticas –un documento ►►*

Un paso adelante, mucho por recorrer

► elaborado por mandato legal por la propia Comisión del Baremo en el que se recogen sucesivos acuerdos firmados por sus integrantes—”, explica Domènech.

La nueva ley mantiene la cobertura del seguro obligatorio hasta 70 millones de euros para daños personales, cualquiera que sea el número de víctimas. “Es una cobertura excelente que nos sitúa a la cabeza de Europa, hasta el punto de que es prácticamente inalcanzable. Sin embargo, el desarrollo de la propia ley, aunque ahora mejora algunos conceptos inalcanzables, pone límites que son incompatibles con la idea de reparación íntegra del daño, uno de los principios fundamentales de nuestro sistema de valoración desde que se redactó el artículo 33 en la anterior Ley 35/2015”, advierte José Pérez Tirado, asesor jurídico de Stop Accidentes y, junto a Eugenia Domènech, vocal por parte de las víctimas en la Comisión del Baremo.

Pérez Tirado lo explica con un ejemplo de rehabilitación domiciliar y ambulatoria: “Si una persona necesita al año 20.000 euros para mantener dignamente su calidad de vida tras quedarse tetrapléjico en un accidente, habría que pagarle 20.000 euros al año. Pero esta ley limita la indemnización a poco más de 17.000 euros. Eso no es reparación integral. A la víctima le estamos dando más problemas de los que ya tiene”.

“Con este sistema de indemnizaciones nos acercamos a algunos países de nuestro entorno europeo, pero seguimos lejos de Francia, Alemania o Inglaterra, que tienen un tratamiento más acorde al principio de reparación íntegra del daño, en especial en lesiones graves o lucro cesante”, advierte Eugenia Domènech.

EL IPC COMO REFERENCIA. Pese a sus 'lagunas', la Ley 5/2025 trae cambios importantes en aspectos demandados por las víctimas como la revalorización de las indemnizaciones del baremo anual en base al IPC —y no al Índice de Re-



valorización de las Pensiones, como hasta ahora— o en lo que se refiere al mencionado lucro cesante —las ganancias o ingresos que se dejan de percibir a consecuencia del daño—. En este sentido, como explica la asesora de P(A)T: “Se establece que para el cálculo de este tipo de indemnizaciones se tendrá en cuenta,

como punto de partida, el salario mínimo interprofesional, en el caso de que la víctima fallecida no estuviera trabajando o lo hiciese a tiempo parcial, y, en especial, en el de aquellas personas que se dedicaran exclusivamente a las tareas del hogar”. Este reconocimiento a las labores domésticas afecta tanto a fallecimientos como a incapacidades permanentes o

lesiones temporales “a fin de evitar una posible discriminación indirecta por razón de sexo”, aclara Eugenia Domènech.

Más allá del aspecto simbólico de esta modificación, la medida conlleva unas consecuencias económicas importantes. José Pérez Tirado plantea el supuesto de una víctima fallecida con 37 años que se dedicaba exclusivamente a las tareas domésticas, dejando cónyuge viudo con 38 años y 14 años de matrimonio e hijo de 5 años. Con la Ley anterior, el marido hubiese cobrado 42.746 euros y el hijo 88.368, mien-



Un seguro para los patinetes

Uno de los apartados más ‘publicitados’ de la Ley 5/2025 es la creación del seguro obligatorio de Responsabilidad Civil para los vehículos personales ligeros (VPL). Así, la víctima de un siniestro en el que el responsable sea el conductor de vehículo de movilidad personal quedará cubierta por este seguro, que se hará cargo de la indemnización de los daños y perjuicios sufridos. Con ello, aclara Eugenia Domènech, “se evita que la víctima quede desprotegida desde el punto de vista indemnizatorio, sin que queden a expensas de si el causante del siniestro tenga o no patrimonio suficiente para pagar la indemnización y, por otro lado, se protege al conductor del VMP, que no verá afectado su patrimonio para tener que hacer frente a la indemnización”.

tras que con el nuevo sistema las cuantías serían de 150.421 y 109.280 euros, respectivamente.

Otras modificaciones relevantes tienen que ver con el perjuicio moral por pérdida de calidad de vida de familiares de grandes lesionados. Y se incorpora el perjuicio sexual del cónyuge o pareja estable por la alteración que las secuelas que padece el lesionado le causan en su vida sexual o reproductiva.

VÍCTIMAS 'DE SEGUNDA'. Otra novedad es que se amplía hasta los doce meses (desde los seis anteriores) el derecho de los familiares de personas fa-

La nueva Ley 5/2025 mejora las indemnizaciones y los derechos de las víctimas.



Eugenia Domènech y José Pérez Tirado son los vocales que representan a las asociaciones de víctimas de tráfico en la llamada Comisión del Baremo.

AESLEME reclama menos límites

Como asociación de víctimas enfocada en lesionados medulares, AESLEME, a través de Ana Carchenilla, su directora de Comunicación, celebra que en la nueva ley “se amplíen y mejoren conceptos indemnizables, vinculados a la dependencia, como la necesidad de contar con una asistencia continua, muy importante en casos de lesión medular”. Pero lamenta la persistencia de límites cuantitativos que no siempre reflejan el impacto vital real en caso de los grandes lesionados.

años que es civilmente responsable de un siniestro (por ejemplo, si cruza mal la calle y es atropellado) no debe responder (en ese caso sus padres) por los daños del menor, sino que lo hace el seguro del vehículo. “Nosotros consideramos que esa protección debe extenderse a otros colectivos vulnerables como las personas mayores peatonas, que suelen tener condiciones físicas mermadas, o los ciclistas y las nuevas movilidades no contaminantes, salvo que hubiese un dolo intencionado”, explica Pérez Tirado.

MÁS TRANSPARENCIA. Por último, la nueva ley estipula una serie de medidas que buscan impulsar la transparencia y agilidad en las reclamaciones de las víctimas frente a las aseguradoras. “Para mí —explica Domènech— la principal es la obligación de las compañías de facilitar a la víctima el informe médico

pericial realizado por sus servicios médicos propios o externos en el que basará la oferta de indemnización, con el detalle de los diferentes conceptos indemnizatorios y puntuaciones. De este modo, la víctima puede saber cuáles y cómo se han valorado los daños y perjuicios que contiene la oferta que hace la compañía”.

Por su parte, el asesor de Stop Accidentes resalta la gratuidad de los atestados: “aunque me consta que muchos ayuntamientos siguen cobrando por ello, algunos por encima de los 100 euros, independientemente de que quien lo solicite sea la compañía de seguros o la víctima. Eso sin entrar a valorar la calidad de muchos de esos atestados, que a menudo dejan mucho que desear”. Pérez Tirado también valora que se haya incorporado el derecho a la libre elección de centro sanitario para el tratamiento del daño corporal de los lesionados, pudiendo reclamar sus costes asistenciales siempre que sean justificados. “Así se reconoce el derecho del lesionado de poder realizar el tratamiento en centros que no estén integrados en los convenios que firman las aseguradoras con el sector sanitario”, explica.

Las mayores indemnizaciones en fallecimientos múltiples o por pérdida del feto según la semana de gestación, la ampliación de la horquilla de los daños morales por perjuicio estético o la indemnización por la necesidad de ayuda de una tercera persona son otras demandas atendidas en la Ley 5/2025, pero sigue quedando mucho por hacer.

“No podemos permitir que se dejen a personas atrás y con sus expectativas de vida perdidas y, para mitigar esto, la indemnización puede conseguir ayudas, recursos y oportunidades que de otra forma serían imposibles. Y debemos tener más en cuenta la salud mental y el impacto emocional que causan los siniestros viales en las víctimas, también en las lesiones consideradas menos graves, pero importantes en el día a día de los que las sufren. Aun reconociendo las importantes mejoras que se han introducido, creemos que el trabajo no está acabado y que hemos de seguir avanzando”, concluye Eugenia Domènech. ♦

llecidas o de grandes lesionados a ser resarcidos por los gastos del tratamiento médico y psicológico que reciban, en un guiño a las víctimas secundarias que las asociaciones consideran insuficiente. Según Domènech, “vemos cada día que las necesidades y perjuicios que impactan en la vida de una persona que ha perdido un ser querido o que se convierte en el cuidador, aunque sea temporal, son muchas más y siempre derivadas del siniestro. El reconocimiento de las víctimas secundarias sigue siendo una asignatura pendiente”.

En la misma línea de opinión se encuentra el asesor de Stop Accidentes, para quien esta nueva ley no reconoce a los familiares como verdaderas víctimas o lo hace de forma insuficiente, a pesar de que la propia norma reconoce hasta cinco grupos de ‘perjudicados’ en caso de fallecimiento de la víctima, “pero falta que esos perjudicados sean realmente tratados como víctimas secundarias y puedan tener derecho a que les indemnicen por las lesiones temporales y secuelas que puedan tener y padecer como consecuencia de padecimientos psíquicos”.

Las secundarias no son las únicas víctimas que Pérez Tirado cree necesario resarcir. “Creo que tenemos que incluir en esta ley un trato favorable a los usuarios vulnerables, o mejor, víctimas vulnerables”. Desde la anterior ley del seguro se considera que un menor de 14

Información de las ciudades: servicios disponibles

DGT 3.0 recoge y ofrece información sobre algunas de las incidencias que afectan al tráfico en las vías urbanas.



Fuente: Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT.

DGT 3.0 OFRECE INFORMACIÓN
VERAZ DEL TRÁFICO EN TIEMPO REAL

Más conectados, más visibles

En tiempos de inmediatez, las nuevas tecnologías se han desarrollado para aportar velocidad y rapidez a la transmisión de información que nos permita conocer en tiempo real el escenario en el que nos movemos, también por carretera. Hoy, con un volumen cercano a las 5.000 incidencias diarias señalizadas, **DGT 3.0**, la plataforma del vehículo conectado creada por la Dirección General de Tráfico, ha alcanzado la madurez en su misión de lograr **una movilidad más segura, inteligente, eficiente, inclusiva y sostenible**.

• Nuria HERRAIZ

• Ilustraciones: AÑADE Diseño y Comunicación

El conocimiento nos permite controlar nuestro entorno, reconocer los riesgos y reaccionar a los imprevistos que puedan producirse. Esto es fundamental cuando se trata de circular y también de ordenar el flujo de los movimientos por carretera por parte de los gestores del tráfico. Obtener información en el menor tiempo posible es una de las ventajas que la tecnología ha ofrecido a los actores de la movilidad gracias a las redes 5G y la gestión de los datos en tiempo real.

En números anteriores de la revista hemos visto algunos de los elementos que forman parte del ecosistema de comunicación que la Dirección General de Tráfico utiliza para obtener y

emitir información fundamental para los gestores del tráfico y también para los usuarios: desde los ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte que transmiten información de la vía) al sistema integrado de gestión SCADA DGT, que permite el trabajo unificado de los centros de gestión. A ellos se suma también la plataforma de vehículo conectado DGT 3.0.

“La plataforma DGT 3.0 es un punto de acceso de información única, gratuita y veraz en tiempo real sobre lo que está sucediendo en las carreteras para contribuir a que los desplazamientos sean más seguros, cómodos y eficientes. Es una plataforma pionera en Europa que pretende reducir la accidentalidad, mejorar la fluidez del tráfico y la eficiencia en las operaciones de transporte, además de contribuir a una

movilidad sin emisiones", se recoge en la información al usuario que ofrece la Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT.

EN CIUDAD Y EN CARRETERA.

La plataforma, como la mayor parte del novedoso ecosistema de información de la DGT, se asienta sobre los avances en dos campos fundamentales: la tecnología de transmisión de datos 5G y la llamada Internet de las Cosas (IoT, Internet of Things), que permite que los objetos puedan enviar información desde los coches, las infraestructuras y diferentes dispositivos que porten los usuarios de las vías.

La versatilidad de DGT 3.0 permite gestionar información de una multiplicidad de fuentes y desarrollar servicios tanto para el ámbito urbano como el interurbano [Ver ilustraciones].

En este momento y específicamente para la movilidad dentro de los núcleos de población se ofrece información sobre las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) que se nutre con los datos proporcionados por las autoridades locales referidos a los contornos de estas zonas, los horarios y los vehículos afectados dependiendo de su clasificación ambiental. Asimismo, la plataforma también ofrece datos sobre plazas de aparcamiento y zonas de carga y descarga, unas funcionalidades que buscan una optimización del uso del espacio público y una distribución más eficiente y sostenible.

A caballo entre ambos ámbitos se encuentran los datos provenientes de objetos conectados a la red como la V-16 y el cono conectado -para la señalización de trabajos en carretera-. También el desarrollo de eventos deportivos en la vía, hoy señalizados con la tradicional luz amarilla V-2 y que en breve se marcarán con conos conectados o la nueva V-2 conectada. A estos casos se suma la información sobre grúas -vehículos de auxilio en carretera en operación-, también disponibles en ciudad y fuera de ella.

**SUSCRIBIRSE
A LA
INFORMACIÓN
DE DGT 3.0 NO
TIENE COSTE
Y SE TRAMITA
ON LINE.**

Los servicios implementados exclusivamente para vías de circulación interurbanas pueden ser de dos clases: por un lado, los relativos a gestión de flotas, como la información de autobuses en parada y el novedoso aviso sobre vehículos de emergencia aproximándose. Por otro, los que ofrecen datos que provienen de dispositivos IoT como son: seguimiento de transporte de grandes dimensiones (V-2 conectada); presencia de ciclistas en la vía y protección de usuarios vulnerables. En estos dos últimos casos se trata de recopilar la información que trabajadores, peatones y ci-

eTraffic: un mapa, muchas fuentes

A la hora de emprender un viaje o un trayecto a lo largo del cual se prevé que pueden producirse condiciones meteorológicas difíciles, que puede haber obras o cortes de vías por distintos motivos, lo ideal es prepararse con antelación y programar la ruta con toda la información posible. Con este objetivo la Dirección General de Tráfico ofrece a los ciudadanos su mapa de tráfico, consultable on line en la aplicación de información al ciudadano eTraffic (<https://etrafic.dgt.es/etraficWEB/>).

Esta plataforma web proporciona datos actualizados sobre incidencias de

tráfico, es multilingüe y accesible. En ella aparecen datos provenientes de los ITS, de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC), del 112, de operadores de servicios de tráfico, etc. DGT 3.0 es uno de estos proveedores que ofrecen información para una actualización en tiempo real del estado de las vías de circulación.

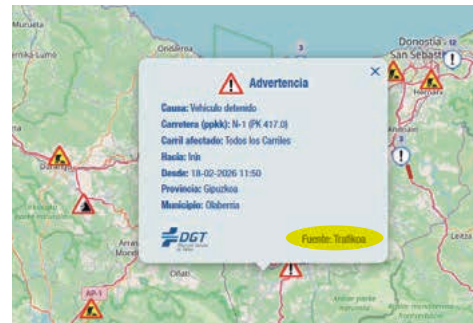
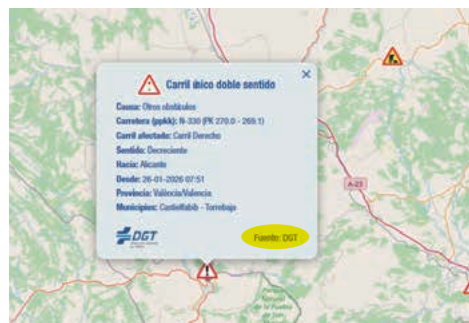
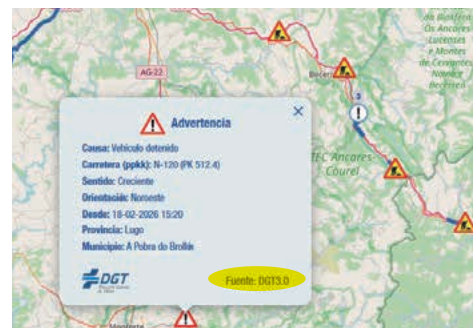
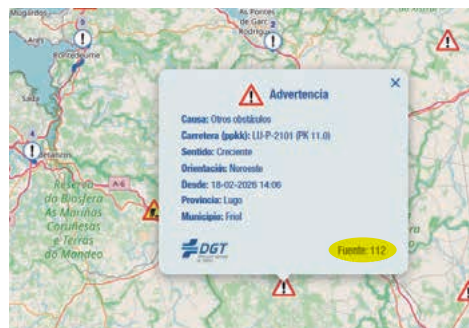
Además, el mapa de incidencias permite conocer si la fuente es DGT 3.0 o si la alerta procede de otros agentes relacionados con el tráfico. Así, el mensaje emergente que aparece tras pinchar sobre el aviso en el mapa interactivo informa de la procedencia de la información, como puede verse en las imágenes que acompañan a este texto.

ciclistas, emitirán a través de dispositivos integrados en la ropa, los vehículos o a través de aplicaciones móviles que sean capaces de avisar en tiempo real de su situación en las carreteras.

Un ejemplo del tráfico generado por algunos de los casos de uso podemos verlo en los volúmenes de mensajes registrados en el mes de septiembre de 2025, con 566.337 interacciones relacionadas con la V-16; 8.549.066 relativas a las grúas en operación; 790.531 en el caso de presencia de ciclistas; o 987.781 de protección de vulnerables.

ALCANZANDO LA MADUREZ.

Desde la presentación oficial del proyecto en 2017, la pionera plataforma para el vehículo conectado DGT 3.0 lleva años ►►



La V-16 en DGT 3.0

Vivimos rodeados de objetos que emiten y reciben información a través de las redes móviles y dispositivos enganchados a ellos. Muchos de estos, como nuestros teléfonos, asistentes telemáticos, etc., ofrecen servicios para los que solicitan explícitamente tener acceso a nuestros datos, ya sean personales, de consumo, de navegación... Pero si hay un dispositivo IoT (Internet of Things) que, a pesar de no exigir ningún sacrificio de nuestra privacidad, ha cosechado el máximo protagonismo en el sector de la movilidad ha sido la baliza V-16.

Su uso obligatorio desde el 1 de enero de este año ha supuesto la consagración de DGT 3.0 como una fuente imprescindible a la hora de conocer las incidencias en las carreteras. Activada por el usuario de cualquier vehículo que se ve obligado a detenerse en la carretera, la baliza se conecta a la plataforma de DGT para transmitir su ubicación en tiempo real. La información sobre la presencia de un vehículo detenido en la calzada se hace pública a través de los medios de información de la DGT para alertar a todos los usuarios de la vía en la que se encuentre. Esto aporta una "visibilidad virtual" y hace que la información alcance a un mayor número de vehículos en circulación.

De hecho, desde su implantación obligatoria el número de incidencias registradas ha aumentado progresivamente de las 31 del 1 de enero de 2025 a través de DGT 3.0 a las casi 3.000 consignadas el pasado 13 de febrero de 2026.

Más conectados, más visibles

►► desarrollando y poniendo en marcha distintas funcionalidades o casos de uso. Los planes para este año son comenzar con la gestión de datos provenientes de los vehículos (OEM, Original Equipment Manufacturer) y poner en marcha las pruebas para incluir el aviso de vehículos de emergencia aproximándose (EVA, siglas de Emergency Vehicle Approach).

En concreto, "los datos que procedan de los sistemas de ayuda a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés) de los vehículos, por ejemplo, pueden indicarnos que existe pavimento deslizante en una determinada zona y nos permitirá advertir a otros conductores a través de diversos canales para que extremen las precauciones en ese tramo", explica

Movilidad interurbana: servicios disponibles

Desde su puesta en marcha, la plataforma del vehículo autónomo y conectado de la Dirección General de Tráfico ha desarrollado hasta ocho servicios de información en vías interurbanas, que pueden ser utilizados por empresas y entidades relacionadas con la movilidad.



Fuente: Subdirección General de Gestión de la Movilidad y Tecnología de la DGT.

Montserrat Estaca, jefa del Área de Telemática de la Movilidad de la DGT.

Con estas novedades, la plataforma instalada en la nube pública alcanza su mayor crecimiento, siempre con la mirada puesta en crear nuevos servicios y en la mejora continua de la operatividad de los que ya tienen disponibles los agentes de la movilidad (autoridades competentes en materia de tráfico, fabricantes, proveedores de información, gestores de flotas, etc.).

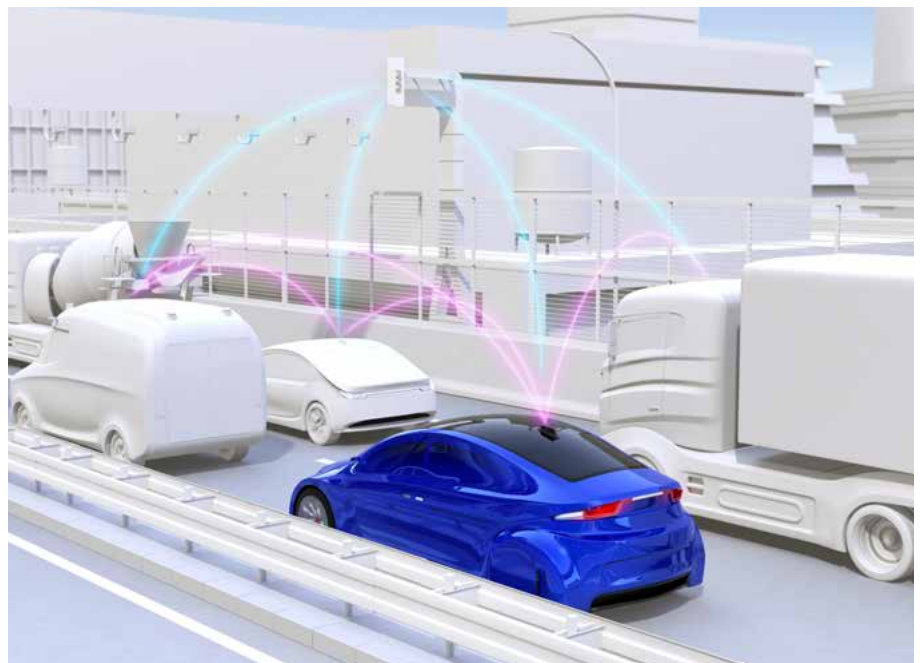
ACCESO A LA INFORMACIÓN. En principio DGT 3.0 no "habla" directamente a los conductores, sino que el

usuario de la vía normalmente recibe información sobre incidencias a través de su aplicación móvil, del navegador de su coche o de los paneles de mensaje variable que se encuentren en la carretera a lo largo de su ruta.

Además, la información sobre incidencias de tráfico puede consultarse directamente por los ciudadanos en el mapa de incidencias que la Dirección General de Tráfico pone a disposición pública dentro del servicio eTraffic. [Ver recuadro 'Un mapa, muchas fuentes'].

"Nosotros no somos un operador privado que ofrece servicios de tráfico a

EL USO DE DATOS DE LOS VEHÍCULOS Y LA APROXIMACIÓN DE VEHÍCULOS DE EMERGENCIA, NOVEDADES PARA ESTE AÑO.



El vehículo **conectado**

Vehículos que se comunican con otros vehículos, con sus fabricantes o que se comunican con las infraestructuras. Las tecnologías inalámbricas han favorecido el desarrollo de flujos de información cuyo objetivo primordial es aumentar la seguridad de los desplazamientos. Estas tecnologías de la comunicación V2X (Vehicle to Everything), aumentarán el control que los actores de la movilidad tienen sobre el tráfico y puede aumentar las cuotas de seguridad vial de forma exponencial. Sin embargo, hoy por hoy la movilidad conectada se desarrolla principalmente a través de los teléfonos móviles y los navegadores que incorporan los nuevos vehículos. De hecho, operadores de información y comunicación como Telefónica esperan que el número de coches conectados en el mundo casi se duplique de 435 millones en 2025 a 900 millones en 2030, como asegura Mireia Cuenca, jefa de Video Partnerships e Innovación de Telefónica en el artículo 'El coche conectado: el futuro de la movilidad está aquí', publicado en la web de la compañía.

La realidad que presenta en el 'Barómetro del Vehículo Conectado 2025' de ANFAC (patronal de fabricantes de automóviles y camiones) es la de un parque móvil en el que prácticamente todos los vehículos ligeros (turismos y comerciales) nuevos integran sistemas como Android Auto y/o

CarPlay, presentes también en el 81,5 % de los vehículos pesados industriales y alrededor del 42,1 % de los autobuses. También los servicios de geolocalización remota se incluyen mayoritariamente en los vehículos ligeros, y cerca del 89 % de los vehículos pesados industriales y el 96 % de los autobuses los tienen implementados.

Sin embargo, la apuesta por la movilidad conectada es firme. Prueba de ello es la participación de la DGT en el acuerdo Data for Road Safety (Datos para la Seguridad Vial) firmado por fabricantes de automóviles, operadores de servicios de información de tráfico y autoridades responsables del Tráfico de la UE y Reino Unido, con el compromiso de intercambiar datos de los vehículos que contribuyan a mejorar la seguridad vial.

De hecho, disponer de datos sobre el tráfico ha adquirido tanta importancia que Euro NCAP, el programa europeo que prueba la seguridad de los coches, incluye este año en su protocolo de calificación de la seguridad si los fabricantes de vehículos comparten datos en tiempo real sobre peligros en la carretera a través del ecosistema DFRS (Data for Road Security). Así, la evaluación de esta funcionalidad otorgará más o menos puntos en la calificación de seguridad de los modelos a examen.

través de sus aplicaciones. La información directa la ponemos en los paneles de información variable y en eTraffic, aunque este último normalmente no se consulta cuando se va circulando, es algo previo a la conducción", comenta la jefa de Área Montserrat Estaca.

DGT 3.0 está configurada para recibir en tiempo real tanto información relativa a dispositivos en vehículos detenidos como información procedente de dispositivos o aplicaciones en vehículos u objetos en movimiento o que van siguiendo un itinerario. "La información que responde a un seguimiento en ruta se ofrece desde DGT 3.0. a través de los distintos casos de uso, llamados también 'tópicos', y a los que se suscriben los diferentes actores de la movilidad", aclara Estaca.

Así, todos los agentes relacionados con el tráfico y los desplazamientos por carretera (administraciones públicas, fabricantes de vehículos conectados, operadores de servicios de información de movilidad, gestores de flotas, etc.) que quieran compartir y/o consumir

esa información u ofrecer servicios de movilidad a los usuarios finales, pueden conectarse a la plataforma DGT 3.0 suscribiéndose de forma gratuita a los diferentes casos de uso. Un proceso que puede iniciarse on line en la sede de la DGT en internet. ♦



EL FUTURO DE LA MOVILIDAD PEATONAL

Caminar: el 'motor' de la nueva ciudad

Los peatones son uno de los colectivos más vulnerables de la seguridad vial. **Sólo en zonas urbanas el pasado año fallecieron atropelladas 207 personas.** Prevenir estos siniestros pasa por hacer pedagogía sobre los comportamientos imprudentes, pero también por diseñar un entorno urbano más amable y seguro para todos.

• Silvia FERNÁNDEZ

• Ilustración: CIUDADES QUE CAMINAN

• Fotos: ALBERTO ESPADA

Caminar no sólo es una forma de desplazarse, también es una manera de definir el modelo de ciudad y de sociedad que queremos construir, porque una comunidad que cuida a quienes andan por sus calles, está velando, en realidad, por todos sus ciudadanos. Lograr una seguridad peatonal efectiva pasa por abandonar el “cochecentrismo” que ha guiado durante décadas el diseño de nuestras calles y poner en marcha una serie de cambios profundos. En primer lugar, es necesario recopilar y analizar datos fiables y objetivos que permitan saber qué está pasando

**HAY QUE
REPENSAR
EL ESPACIO
URBANO PARA
HUMANIZAR
EL ENTORNO
Y QUE SEA
SEGURO.**

con los peatones y su movilidad en este momento, a qué retos se enfrentan, dónde tienen lugar las situaciones que les ponen en peligro y por qué se producen. También hay que repensar los entornos urbanos para humanizarlos y convertirlos en espacios seguros y disfrutables para todos sus usuarios. Por último, resulta imprescindible ser responsables, porque los viandantes tienen derechos, pero también la necesidad de evitar las conductas que les hacen correr riesgos. En definitiva, un esfuerzo con gran variedad de facetas destinado a “*proteger al peatón, que es proteger lo más básico, lo cotidiano y nuestro futuro*”, como resumió el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, en la reciente jornada de DGT sobre ‘Peatones y seguridad vial’.

MOVILIDAD UNIVERSAL. Todos somos peatones en algún momento del día y lo deseable es que lo seamos aún más, que se reduzca el tráfico innecesario en las calles y se produzca un trasvase del coche particular al transporte público y a formas de movilidad más activas, como caminar o ir en bicicleta. El último informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana apunta en esa dirección al constatar que tanto en las grandes ciudades (con un 42,12 %) como en las poblaciones pequeñas (con un 44,7 %) la mayoría de los desplazamientos ya se realizan a pie.

Desafortunadamente caminar es más sano para las personas y su entorno, pero también puede convertirse en una ac-





La acera ideal

- **Las aceras con diferencia de cota** con la calzada sólo pueden contemplarse para calles de más de 11 m de ancho. Esta es la anchura mínima para poder albergar dos aceras completas y accesibles, un carril de circulación y una banda de servicios para carga y descarga, arbolado y mobiliario. Lo ideal es contar con un banco en el que poder sentarse al menos cada 100 m.

- **Se recomienda una anchura mínima por acera de 2,5 m** complementada por una banda de servicios de 2 a 2,2 m de ancho. Intercalar árboles y/o servicios al menos cada 4 plazas de estacionamiento.

- **Si no puede existir franja de servicios en ambas aceras**, se recomienda ir alternando su posición, favoreciendo la rotura de la linealidad en la circulación motorizada.

- **El pavimento debe ser cómodo y accesible**, con señalización podotáctil normalizada. En la acera no debe haber obstáculos.

- **Debe contar con iluminación**, en especial en los pasos peatonales (que preferiblemente deben estar sobrelevados) y paradas de transporte público.

Fuente: Red de Ciudades que Caminan.

tividad de riesgo. Sólo el pasado año en vías urbanas 207 peatones sufrieron un atropello mortal, según el informe 'Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2024', del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) de la DGT. Es más, el 'Estudio sobre el comportamiento de los peatones en pasos de cebra señalizados', realizado por IO Investigación para la DGT, afirma que 1 de cada 3 peatones en España ha sufrido un susto o un accidente al cruzar un paso de cebra. Y lo que resulta aún más preocupante: el 68 % de los peatones víctimas y el 57 % de los que fallecieron no estaban cometiendo ninguna infracción en el momento del atropello, según confirman los datos del ONSV.

CALLES A 30 (O MENOS). Desde el punto de vista de la seguridad peatonal España dio un paso adelante cuando en 2021 se modificó el Reglamento General de Circulación reduciendo el límite de velocidad en vías urbanas de un solo carril por sentido a 30 km/h (y a 20 km/h en las que disponen de plataforma única). "Bajar la velocidad salva vidas –apunta Ana Montalbán, coordinadora técnica de Red de Ciudades que Caminan–. Un atropello a 50 km/h o más supone un 100 % de probabilidades de muerte para el peatón. A 30 km/h ese riesgo es del 5 %. Pero deberíamos ampliar este hito y llevarlo a todas las calles de la ciudad, sin importar su tipología, como ha hecho, por ejemplo, Bilbao".





Caminar: el 'motor' de la nueva ciudad

► Desde la Coordinadora de Organizaciones Peatonales Andando, su copresidente, Félix Martínez, manifiesta que estas limitaciones de velocidad son un síntoma de que algo está cambiando, pero que es una medida que debe ser complementada con otras que afectan al diseño urbano. “Por ejemplo, si hacemos que las calles tengan unos carriles de sólo 2,5 m de ancho no hace falta ni que se pongan a 30 km/h, porque las propias condiciones del entorno hacen que los vehículos reduzcan la marcha. Hay que interpretar las calles de otra manera y hacer que los peatones tengan la exclusividad de uso de los espacios peatonales, especialmente de las aceras”, apunta.

El estudio de IO Investigación también ofrece pistas sobre deficiencias que los propios viandantes detectan en su día a día, como que el 49 % considera que la visibilidad de los pasos de peatones no es suficiente y otro 40 % que la seguridad de los mismos debería mejorar.

Imprudencias a pie

- **Peatón digital.** Un 32 % de los peatones admite que utiliza el móvil siempre o de forma frecuente mientras caminan. Pero lo que resulta preocupante es que un 20 % asegura usar siempre o frecuentemente el móvil al cruzar por un paso de cebra y un 22 % reconoce hacerlo de esta forma a veces.
- **Malos cruces.** Un 38 % de los viandantes admite cruzar con el semáforo en rojo de forma frecuente u ocasional. El acto de cruzar fuera del paso de peatones está aún más normalizado: el 43,5 % de los viandantes lo hace. Las excusas para estas infracciones son variadas, pero las más usadas son considerar que no pasa nada por cruzar en rojo si no vienen coches (lo piensa el 39 % de los peatones) o normalizar cruzar si el semáforo tarda mucho en cambiar a verde y no hay coches a la vista (36 %).

Fuente: Estudio sobre el comportamiento de los peatones en pasos de cebra señalizados.OI Investigación para DGT.

NUEVO DISEÑO. Colocar a los peatones en el centro de la movilidad y protegerlos significa mucho más que mejorar pasos de cebra. Pasa por importar modelos de ciudad como el de Oslo, una de las urbes más “caminables” de

Europa. Entre las virtudes de la capital noruega destaca que ha logrado que el tiempo promedio que una persona tiene que andar para acceder a los servicios básicos sea de apenas 9,5 minutos. De hecho, el 91,3 % de sus residentes se encuentran a menos de 15 minutos a pie de esos servicios, según datos del estudio ‘A universal framework for inclusive 15-minute cities’ (Marco universal para ciudades inclusivas de 15 minutos).

Las ciudades españolas podrían vivir una revolución peatonal similar, por ejemplo, aumentando la presencia de calles con una plataforma única (sin desnivel entre asfalto y acera), en las que se privilegie la movilidad de los peatones por encima de la del coche y en las que se combinen distintos usos del espacio público, desde el tránsito, al acceso a servicios y tiendas y al juego de los niños. Todo sea para recordarnos que caminar es un derecho que debe ser protegido y un motor de cambio saludable para nuestras ciudades, que todas las poblaciones, barrios y distritos pueden aspirar a tener centros de peatonalidad y que todos los peatones se merecen volver a casa tras dar un paseo. ◆



LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE IMPULSA LA DIGITALIZACIÓN Y LA DESCARBONIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES

El derecho de la ciudadanía a desplazarse

Aprobada definitivamente el pasado diciembre, **la Ley de Movilidad Sostenible supone un cambio de paradigma**, ya que pone en el centro a las personas, al contrario de lo que sucedía hasta ahora, donde las decisiones se articulaban en función de las infraestructuras y el transporte. La nueva norma impulsa una movilidad sostenible, segura, conectada y orientada a la ciudadanía.

• Alicia DELGADO

“Amplia y suficientemente ambiciosa”. Así es cómo definió la secretaria general de Movilidad Sostenible del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, Sara Hernández Olmo, la Ley 9/2025 en un acto organizado por la FRAVM (Federación de Asociaciones Vecinales de Madrid) el pasado 23 de febrero. Explicó que la Ley de Movilidad Sostenible reconoce el derecho

a la movilidad, regula todo lo relacionado con la tecnología y la digitalización y se ocupa del medio ambiente: *“Es la primera vez que se eleva a rango de ley la neutralidad climática de un sector concreto, como es el del transporte”*. También añadió que la nueva norma crea un marco regulatorio sólido que da seguridad jurídica.

Esto ya se había señalado durante la jornada centrada en la seguridad de los peatones que la DGT organizó el pasado 5 de febrero. En esa cita, Lucía Martínez ►►

Una apuesta por la cogobernanza

Tomando como ejemplo modelos similares (el Sistema Nacional de Salud), la Ley 9/2025 crea un **Sistema Nacional de Movilidad Sostenible** para facilitar la cooperación en la toma de decisiones. Con este fin, se establecen dos órganos de gobernanza (el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior de Movilidad Sostenible) y una herramienta digital (el Espacio de Datos Integrado de Movilidad o EDIM).

- **El Foro Territorial de Movilidad Sostenible** facilitará la coordinación entre las diferentes administraciones públicas con competencias en movilidad y transportes (central, autonómicas y entidades locales) y garantizará una representación territorial equilibrada. Entre sus funciones destacan elaborar el Documento de Orientaciones para la Movilidad Sostenible (DOMOS) –un marco para la planificación y gestión del transporte– y el Instrumento de Planificación Estratégica Estatal en Movilidad Sostenible (IPEEM) y proponer mejoras en el EDIM. En cuanto al **Consejo Superior de Movilidad Sostenible**, se trata del máximo órgano consultivo, canalizando la participación de sectores económicos, organizaciones sociales y personas usuarias.

- **El Espacio de Datos Integrado de Movilidad (EDIM)** permitirá compartir información, alinear estrategias y evaluar el impacto de las políticas y proyectos en el conjunto del sistema.

El derecho de la ciudadanía a desplazarse

► Rivero, directora general de Estrategias de Movilidad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, señalaba que *“con esta Ley, damos un paso más en el camino que nos lleva desde una movilidad centrada en los vehículos a una movilidad centrada en las personas”*. También subrayó que a partir de ahora se establece un sistema que nos permite *“el ejercicio de nuestros derechos y libertades constitucionales”* y que favorece *“la realización de nuestras actividades personales, empresariales y comerciales”*.

SEGURA Y EQUITATIVA. La gran novedad de esta norma es que reconoce la movilidad como un derecho colectivo y esencial de la ciudadanía que deben facilitar los poderes públicos. Es decir, todas las personas deben poder acceder, en igualdad, a los servicios esenciales, (empleo, sanidad, educación, cultura y ocio) mediante una movilidad segura, asequible y respetuosa con el medio ambiente. Se incluye expresamente la perspectiva de género y la igualdad de trato y la no discriminación, atendiendo a patrones diferenciados de desplazamiento, percepción de seguridad y uso del espacio público. Esto obliga a revisar el diseño de redes de transporte, horarios, paradas, iluminación, información y sistemas de seguridad para garantizar que la movilidad sea también una movilidad segura y equitativa para todas las personas.

Entre sus principales objetivos destacan reducir el impacto ambiental del transporte, luchar contra el cambio climático, mejorar la calidad del aire y la salud pública, reforzar la cohesión social y territorial y favorecer un sistema productivo más eficiente. Para ello, se apuesta por el transporte multimodal, integrado y coordinado; el transporte colectivo a demanda, compartido y con modos activos de desplazamiento; la electrificación progresiva del parque móvil y de puertos y aeropuertos, y las energías renovables.

TRANSPORTE COLECTIVO. En este contexto, también se insta a diseñar un nuevo mapa concesional que reconfigure las rutas de transporte de personas



El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial

Entre las funciones del Consejo Superior de Movilidad Sostenible está la coordinación de dos órganos consultivos que ya existían: el Consejo Nacional de Transportes Terrestres y el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial. Las funciones de este último siguen siendo básicamente las mismas:

- **Informar y proponer** planes de actuación conjunta en materia de tráfico y seguridad vial.
- **Asesorar** a los órganos superiores del Ministerio del Interior en esta materia.
- **Informar de los convenios o tratados internacionales** sobre tráfico o seguridad vial.
- **Informar o proponer proyectos** que afecten al tráfico y la seguridad vial.
- **Informar sobre la publicidad** de los vehículos a motor.
- **Impulsar** la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades en esta materia mediante las correspondientes propuestas.
- **Conocer e informar** sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.

en autobús por carretera. Entre otras cosas, las concesiones estatales asumirán aquellas paradas y trayectos en los que las comunidades autónomas no acepten prestar servicio (también en las zonas rurales más despobladas). Además, la Ley protege la financiación estatal de las redes de transporte público tanto urbano como interurbano mediante la creación de un Fondo Estatal de Contribución de la Movilidad Sostenible (FECMO). Buscan-

do la descarbonización del transporte, la nueva norma limita los vuelos nacionales cuyos trayectos ferroviarios puedan realizarse en menos de 2,5 horas, a la vez que insta a recuperar los trenes nocturnos.

AL TRABAJO. La nueva ley también pone el foco en la movilidad laboral. Según apuntó Sara Hernández Olmo, esta representa el 40 % de los desplazamientos diarios. Es decir, si se registran 40 millones de desplazamientos cada día, 16 millones son por razones de trabajo. Por eso, a partir de ahora, las empresas públicas y privadas con más de 200 trabajadores o 100 por turno, están obligadas a disponer, en el plazo de dos años, de planes de movilidad sostenible. También se debe fomentar el teletrabajo, el coche compartido y el uso del transporte público. Entre otras medidas, tendrán que promover la formación en movilidad, seguridad vial y prevención de siniestros en los desplazamientos por motivos de trabajo.

También los grandes centros de actividad laboral (como polígonos industriales) deberán contar con planes de movilidad sostenible, que están obligados a ser revisados, al menos, cada cinco años. Para ello, se tendrá en cuenta a los trabajadores, pero también a los visitantes o proveedores o cualquier otra persona que acuda a esos centros de trabajo.

El texto aprobado además recoge la promoción y regulación de los vehículos automatizados (drones, vehículos automatizados por carretera, trenes y embarcaciones náuticas autónomas). Por ello, se crea la Oficina para la Facilitación de Pruebas de Vehículos Automatizados en



Vías Públicas (OFV). Gestionada por la DGT, sin perjuicio de las competencias que tengan las comunidades autónomas, funciona como una ventanilla única para que los interesados puedan acceder a la información, realizar los trámites preceptivos e informarse del estado de su tramitación para las pruebas en vías públicas.

IR MÁS ALLÁ. Grupos como Ecologistas en Acción recuerdan los datos de la Agencia Europea del Medio Ambiente, según los cuales en 2022 se contabilizaron en España 30.000 muertes prematuras debido a la contaminación. Por eso, reconocen que la nueva norma supone un avance significativo *“a pesar de que el texto no presenta la ambición que nos hubiera gustado”*. Por su parte, Quique Villalobos, miembro de la Comisión de Medio Ambiente de la FRAVM, señala que la Ley de Movilidad Sostenible es una norma más que aceptable. *“Era y es necesaria –añade–, si bien el marco legislativo español hace difícil, que no imposible, legislar desde el Estado sobre cuestiones en las que las comunidades autónomas tienen transferidas competencias”*. Aunque considera que *“el cambio conductual necesita normas, estímulos, penalizaciones y condiciones que lleven a la gente a cambiar”*, añade que el cambio climático es tan evidente que muchas personas ya han interiorizado esa transformación, pero muchas otras no: *“Todavía veremos muchas idas y venidas en los próximos años, con conflictos en el transporte y lucha por privilegios en materia de transporte. Al final, no habrá más remedio”*. ♦

OPINIÓN

VANESSA GÓMEZ RIVERO

Jefa de la Unidad de Movilidad del Ayuntamiento de Gavà (en excedencia). Actualmente presta servicios en la Diputación Provincial de Sevilla como ingeniera de Obras Públicas.

DIEGO GÓMEZ GARCÍA

Licenciado en Derecho y jefe de Servicio de Tráfico y Transportes del Ayuntamiento de Sevilla.



Una movilidad planificada y con el transporte público como aliado

La Ley 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible se ha aprobado, finalmente, tras un prolongado vacío normativo en España, en el que la única regulación cercana en materia de movilidad procedía de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible de 2011, hasta la llegada de la Ley 7/2021, de 20 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética, cabecera de esta norma, y que recogía previsiones determinantes para los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y la implantación de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).

Desde una valoración positiva, debe señalarse que, al margen de las leyes autonómicas de movilidad sostenible ya aprobadas –en Andalucía, por ejemplo, únicamente llegó a elaborarse un proyecto de ley que no prosperó–, esta norma merece una acogida favorable marcada por su tardanza, aun cuando países como Francia ya se encuentran en la aplicación de su segunda ley en una materia que implica la calidad de vida en las ciudades y su entorno.

Asimismo, resulta destacable que la Ley, a diferencia de su proyecto embrionario, presenta un texto más comprensible y estructurado, aportando mayor claridad, y siguiendo la tradición es significativa la importancia del contenido de sus disposiciones utilizadas como “trastero legislativo”.

Una de las principales novedades de la Ley, y que pretende evidenciar un avance en el reconocimiento de derechos, es la consagración de un derecho a la movilidad sostenible. La definición de este derecho es de carácter instrumental, en la medida en que actúa como medio para alcanzar y ejercer otros derechos, constitucionales en su mayoría.

Así, los derechos de acceso a la salud, a un medio ambiente adecuado o a una vivienda digna integrada en un barrio –y no en un gueto– se ven directamente condicionados por la posibilidad real de ejercer dicho derecho a la movilidad. Cuestión distinta es, sin embargo, la protección efectiva de este derecho, condicionada por la responsabilidad en su gobernanza, gestión y financiación de

su desarrollo. De tal modo, es especialmente relevante la afirmación de la propia Ley de que gran parte de su contenido tiene un carácter programático, quedando supeditado a su posterior desarrollo normativo. Por lo tanto, nos permite concluir que la protección del derecho ciudadano a la movilidad sostenible quedará igualmente condicionada a dicho desarrollo.

En esencia, la Ley trata de articular una estructura institucional y programática que, a través de la financiación de un transporte público descarbonizado, eficaz y digitalizado, concebido como un verdadero servicio público, permita intervenir sobre el espacio público urbano. Es precisamente en este ámbito donde se sitúa el verdadero debate y el avance real de la movilidad sostenible en las ciudades.

El espacio público es, sin duda, el ámbito en el que se debaten la movilidad y el urbanismo, y el lugar que permite impulsar los cambios en las ciudades y medir sus avances. Todos recordamos épocas en las que los entornos monumentales –incluidas las catedrales– aparecían ocupados por vehículos estacionados, cubiertos de hollín, y en las que la movilidad motorizada se concebía como un objetivo en sí misma. Una movilidad planificada, sí, pero reiteramos con el transporte público como aliado y como alternativa real al uso del vehículo privado.

Esta intervención permitiría la inversión de la conocida pirámide de la movilidad, orientada a desincentivar el uso del vehículo privado, recuperando para caminar y pedalear el espacio que históricamente se ha cedido al automóvil, siempre, eso sí, que exista un transporte público digno y de calidad como alternativa real.

En definitiva, tanto el transporte público como las infraestructuras y su financiación configuran la estrategia central de una Ley que pretende orientar los recursos hacia una movilidad sostenible. Esta estrategia se perfilará, a nivel estatal, a través del documento DOMOS, mientras que, mediante la canalización de fondos públicos estatales y europeos, se influirá decisivamente en las políticas de movilidad del resto de administraciones.

El mejor contenido sobre movilidad, tráfico y seguridad vial.

LA REVISTA DE LA DGT, DISPONIBLE EN
FORMATO INTERACTIVO Y EN PDF.

Suscríbase a nuestra newsletter

Sea el primero en recibir nuevos números, monográficos y contenidos especiales. Le avisaremos con todas las novedades. Además, manténgase al día con información actualizada sobre movilidad y seguridad vial entrando en: dgt.es/comunicación/noticias.



¿Quiere la revista en papel?

Se la enviamos a casa de forma gratuita. Sólo tiene que enviarnos sus datos a: revistaDGT@dgt.es.



Disponible en cualquier dispositivo.

Pepón Nieto

ACTOR, PROTAGONIZA EN EL
TEATRO 'LA PASIÓN INFINITA'

“Las distracciones son la principal causa de los accidentes”

Su tierra malagueña y su pasión por el teatro son sus dos grandes señas de identidad. Pepón Nieto, protagonista del montaje 'La pasión infinita', vive en Madrid y se mueve habitualmente en moto, porque, dice, se ajusta a sus necesidades y le proporciona libertad de movimientos. Y si llueve, se sube a un autobús. Conduce desde muy joven y considera que, en carretera, siempre faltan ojos al volante. Huye de las distracciones, porque son, en su opinión, la principal causa de accidentes. Se confiesa “mal copiloto” y un enamorado de su profesión: “No podría entender la vida sin el teatro”.

• P. ORTEGA

• Fotos: Sergio PARRA

¿Cuáles son sus hábitos de movilidad?

Sí, tengo coche y moto y conduzco con frecuencia desde que me saqué el carné con poco más de 20 años de edad. En Madrid, que es donde vivo normalmente, me muevo por la ciudad en moto, porque me da mucha libertad y es muy cómodo. Sólo cuando llueve utilizo el transporte público, y mejor el autobús que el metro, porque prefiero ir por arriba. Me gusta mucho conducir y la complicidad y la independencia que te da un coche en carretera. Es fantástico que puedas ir parando, si quieres, en pueblos y lugares bonitos.

¿Le gusta conducir en viajes largos?

Sí, siempre prefiero conducir yo. Soy muy mal copiloto. Voy todo el rato pendiente de la carretera y aprieto tanto el suelo con el pie que podría agujerearlo.

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

Las distracciones, sin duda. De hecho, los estudios lo confirman. También es muy malo pensar que uno va solo en la carretera. Por eso, siempre nos fal-

tan ojos al volante. Porque tú puedes ir muy bien, pero puede que el de al lado no vaya tan bien. Hay que conducir con muchísima precaución. Yo tengo 59 años, llevo conduciendo toda la vida y afortunadamente nunca he tenido ningún accidente ni ningún percance serio en la carretera. Cruzo los dedos. Hay que ir con muchísima prudencia y tranquilidad. Quizá cuando era más joven, iba más deprisa, pero ahora no.

Alguna multa sí habrá caído, ¿no?

Curiosamente, el otro día me salté un semáforo y me pillaron. Me pusieron 100 euros de multa y me quitaron cuatro puntos. Esto último es lo que peor llevo. Me sentó fatal. Fue como si me quitaran mis cosas de un cajón o me hubieran vaciado la cuenta bancaria. Porque siempre he tenido intactos todos los puntos. Nunca me habían quitado nada.

¿Recuerda algún viaje bonito y especial que hiciera por carretera?

Sí, recuerdo un viaje que hicimos al terminar de rodar una película. Nos metimos en un coche con destino a París. Hicimos dos trayectos. Uno, Madrid-Donosti, y el otro, Donosti-París. Aquel fue un viaje muy especial. Espectacular. También ►



Pepón Nieto

► he hecho en un par de ocasiones un viaje con punto de partida en San Antonio (Huelva) y destino en Galicia. Recorrer Portugal en coche me gusta mucho.

¿Prefiere las autovías o las carreteras secundarias?

Depende del tipo de viaje y de la prisa que tengas. Si estoy de gira y necesito llegar cuanto antes, voy por autovía. Si hago un viaje más lúdico, prefiero coger carreteras de costa o de montaña con paisajes bonitos.

¿Cree que abusamos cuando sentimos cansancio al volante?

Si somos sinceros, hay algo de esto. Normalmente, yo sí tengo la conciencia de que hay que parar y tomarse un café o una bebida isotónica o algo refrescante, pero a veces forzamos la máquina, seguramente porque ya nos queda poco para llegar al destino.

¿Cómo surgió el proyecto teatral 'La pasión infinita'?

Es una obra que nace de la fantasía que tenía de trabajar con José Troncoso. Me gusta mucho su trabajo y quería hacer un espectáculo con él. Es una historia que, sin tener que ver conmigo, tiene mucho de identificación y de vivencias personales. Es un texto que está hecho a mi medida y llevado a mi terreno.

Hábleme de su personaje.

Es un tipo bastante normal. Trabaja en una fábrica de salazones, está felizmente casado, pero su vida es monótona y gris. Es un tipo mediocre pero que tiene un gran sueño y un gran deseo. Quiere ser actor, pero no tiene talento, es el peor actor del mundo. La obra trata de la necesidad de la pasión a la hora de desarrollarnos en la vida. Todos nos podemos sentir identificados con este personaje. Cuando él habla de sus padres, yo hablo de los míos; cuando habla de su pueblo, yo hablo del mío, y cuando habla de experiencias, yo recuerdo las mías.

¿Cuándo descubrió que el teatro era lo suyo?

Siempre he dicho que no soy un actor vocacional como dicen algunos colegas míos. Yo era un niño de pueblo y mi padre tenía un bar que estaba en una plaza y a esa plaza iban chicos que ensayaban al aire libre en verano obras de teatro infantil y yo me fui pegando a ellos. Se



convirtieron en mi pandilla y, visto desde lejos, debíamos ser muy frikis, porque, en vez de beber litronas, nos reuníamos para ensayar teatro. Yo no era consciente de que el teatro era mi futuro.

Ha conseguido vivir del teatro, pero su padre no lo tenía muy claro...

A mi padre este mundo le pillaba muy lejos. En mi familia no había actores y él me decía con cariño que me iba a pegar una hostia. Lo decía para que no me frustrara si no me iba bien.

“ME SALTÉ UN SEMÁFORO, ME PUSIERON UNA MULTA Y ME QUITARON 4 PUNTOS. ES LO QUE PEOR LLEVO”.

¿Por qué hay que ver 'La pasión infinita'?

Porque cumple con un requisito básico del teatro. El teatro tiene que ser un arte transformador, te tiene que mover, que cambiar, no puedes salir de la misma forma que entraste. Y 'La pasión infinita' deja huella. Es una tragicomedia que pega zarpazos y que habla desde la emoción, desde el amor de unos personajes y de la lucha por ser lo que uno ha venido a ser. Y eso en los tiempos que corren, donde parece que estamos anestesiados, es importante. Este personaje no pasa de puntillas por la vida.

¿Qué es el teatro para usted?

No entiendo la vida desde otro sitio. Y si me preguntas qué sería si no fuera actor, te diría que nada. Me gusta cocinar y otras cosas, pero no sería nada que no

fuera actor. Siempre digo que hago teatro y otras cosas. Hago televisión y cine, pero siempre vuelvo aquí. El teatro me mueve y si no me llama una compañía, lo produzco yo. Es mi forma de vida.

¿Le falta por cumplir algún sueño?

Yo he conseguido vivir de lo que me gusta. Pero eso no significa que haya hecho todo lo que me gustaría hacer. Hay muchas cosas pendientes, muchos personajes en cuyos zapatos me quiero meter, muchas experiencias que quiero vivir y muchos compañeros con los que quiero trabajar.

¿Cuántos personajes ha interpretado?

Muchos. No los he contado. El más importante y el más arriesgado es este, pero seguro que el próximo me implicará de una manera más directa, porque este ya lo habré pasado. Los proyectos no son sólo los personajes, sino las historias que cuentas.

¿Qué consejo trasladaría a los jóvenes que quieran dedicarse a esto?

Que lo intenten. Si es lo que quieren, que se dejen llevar por el corazón, porque seguro que tienen razones de sobra. El camino será diferente en cada caso, porque cada uno tiene su tiempo. Que no se asusten por lo que se espera de ellos. Y en lo práctico, que se lo curren mucho.

Imagina alguna escena teatral mientras conduce?

Cuando conduces puedes pensar en muchas cosas. El teatro es una de ellas. Si estoy inmerso en un proyecto, me surgen imágenes, le doy vueltas a la cabeza... Conducir me permite ejercitar la mente.

¿Qué significa Málaga para usted?

Soy marbellí y me noto muy malagueño. He tenido más relación con Cádiz, pero me identifico mucho con mis paisanos. ♦



EN 2026, EL COCHE DE BATERÍAS DEJA DE SER COSA DE UNOS POCOS

El eléctrico asequible llama a la puerta

2026 se perfila como el año de consolidación para el coche eléctrico en España y en Europa. Por primera vez, **una generación completa de modelos eléctricos promete precios cercanos a los del automóvil de combustión más popular**, fabricación europea y planteamientos realistas para el día a día. No es sólo una cuestión de producto, ya que detrás de estos coches está el propósito de democratizar la movilidad eléctrica y sacarla definitivamente del nicho.

• S. L.

Durante más de una década, el coche eléctrico ha vivido en una especie de burbuja. Era el símbolo de la tecnología limpia, del futuro inevitable, pero también de un presente caro y, para muchos conductores, poco práctico. Autonomías justas, infraestructuras aún en desarrollo y, sobre todo, precios que superaban con facilidad los 35.000 o 40.000 euros hicieron que el eléctrico fuera percibido como un capricho o como una apuesta para minorías convencidas.

Pero todo ello empieza a resquebrajarse en 2026. No porque de repente la tecnología sea radicalmente distinta, si-

no porque los fabricantes han entendido que sin un precio competitivo no hay transición posible. En este 2026 se concentran lanzamientos clave de coches eléctricos por debajo —o muy cerca— de los 25.000 euros antes de ayudas en segmentos donde se juega de verdad el mercado: urbanos y compactos. Es ahí donde se matriculan cientos de miles de coches cada año en España.

Nuevas reglas de juego

El movimiento no surge de la nada. Tras un 2024 complicado para las ventas de eléctricos en Europa, 2025 ha demos-

trado algo esencial: cuando el precio se ajusta y la oferta se diversifica, el interés del público responde. En España, las matriculaciones de eléctricos han crecido con fuerza, incluso con una gama todavía limitada y con ayudas irregulares en el tiempo.

Y apuntamos un dato relevante. Según las cifras de la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA), el mes de diciembre pasado fue único ya que, por primera vez en la historia de la automoción, las ventas de coches

eléctricos han superado a las de vehículos de gasolina tanto en la Unión Europea como en el conjunto del mercado europeo, que incluye al Reino Unido y a los países de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC). Según los

datos de ACEA, sólo en la UE se matricularon 217.898 coches eléctricos ese mes; las matriculaciones de vehículos de gasolina en diciembre en la UE registraron 216.492 unidades, un 19,2 % menos que un año antes. Ello confirma un ►►

EN DICIEMBRE DE 2025, EN LA UE SE VENDIERON MÁS COCHES ELÉCTRICOS QUE DE GASOLINA.

El eléctrico asequible llama a la puerta

► cambio estructural en las preferencias de los consumidores y en la estrategia de los fabricantes. Y estos últimos han ido tomando nota. El objetivo ya no es impresionar con cifras récord de potencia o con autonomías imposibles, sino ofrecer coches razonables, bien equipados y con autonomías que encajen con el uso real. Hablar de 400 a 450 kilómetros WLTP (protocolo de homologación mundial obligatorio que mide el consumo de combustible) en coches pequeños ya no suena a promesa lejana, sino a estándar asumible.

Los expertos prevén que la cuota del vehículo eléctrico seguirá aumentando. Chris Heron, secretario general de E-Mobility Europe (asociación que aglutina el ecosistema del vehículo eléctrico), destaca que los fabricantes europeos han comenzado a adaptarse con el lanzamiento de modelos más asequibles, mientras que varios países refuerzan sus planes de incentivos. Además, el umbral psicológico de los 25.000 euros es clave. No es una cifra mágica, pero sí un punto de entrada que acerca el eléctrico al terreno donde hoy reinan los utilitarios y compactos de gasolina. En España, con planes de ayuda y fórmulas de financiación, ese precio puede traducirse en facturas finales por debajo de los 20.000 euros. Ahí empieza la verdadera democratización.

Fabricado en casa

Otro rasgo distintivo de esta nueva oleada es su origen. Muchos de los eléctricos asequibles que llegarán en 2026 se fabricarán en Europa y, en varios casos, en España. No es un detalle menor. Tras años viendo cómo los modelos más baratos llegaban desde China, la industria europea ha decidido reaccionar con producción local, plataformas compartidas y economías de escala.

El Grupo Volkswagen es el ejemplo más claro. Su ofensiva de coches urbanos eléctricos –bajo las marcas Volkswagen, Cupra y Škoda– se apoyará en plantas españolas como Martorell y Landaben. La estrategia pasa por la plataforma



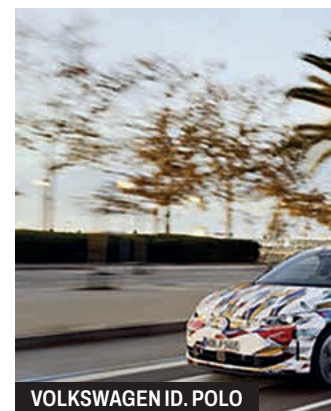
CITROËN ë-C3



HYUNDAI INSTER



ŠKODA EPIQ



VOLKSWAGEN ID. POLO

MEB+, una evolución de su arquitectura eléctrica que permite reducir costes sin renunciar a la tecnología. Volkswagen prepara el ID. Polo y el ID. Cross, mientras que Škoda lanza el Epiq y Cupra, el esperado Raval.

No se trata de coches “de compromiso”. Las cifras anunciadas por el grupo hablan de autonomías de hasta 450 kilómetros, sistemas avanzados de asistencia a la conducción y elementos que hasta hace poco parecían reservados a segmentos superiores. Si los precios se mantienen, España no sólo será un mercado de adopción, sino también un polo exportador de eléctricos asequibles.

Europa versus China

Volkswagen no está sola. Renault resucita al Twingo eléctrico como puerta de entrada a la gama, con un planteamiento urbano y precios que no superan los 20.000 euros antes de ayudas. Dacia, con el Spring, sigue jugando la carta del precio mínimo, mientras ajusta diseño y equipamiento para mantenerse competitiva. Desde el pasado 1 de enero, el Spring puede adquirirse desde 9.333 euros gracias a un conjunto de apoyos comerciales y financieros disponibles en la red oficial de concesionarios de la marca.

Stellantis ya ha movido ficha con modelos como el Citroën C3 eléctrico (la

MÁS FLEXIBILIDAD, MENOS DOGMAS

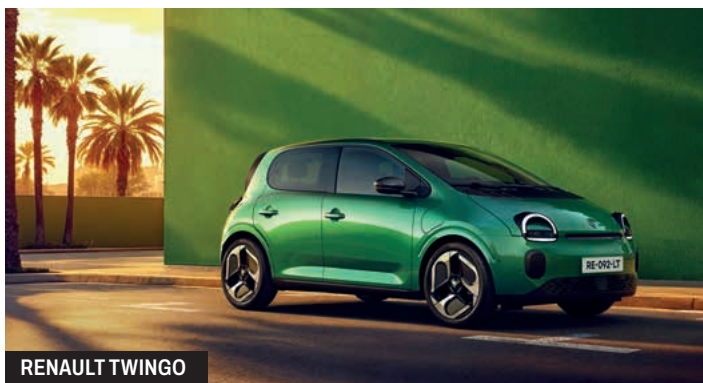
La transición al coche eléctrico no se decide sólo en los concesionarios. En Bruselas también se juegan cartas importantes. La Unión Europea mantiene el objetivo de que, a partir de 2035, los turismos nuevos vendidos no emitan CO₂, lo que en la práctica favorece al vehículo eléctrico. Sin embargo, se ha abierto la puerta a una mayor flexibilidad.

La Comisión Europea ha aceptado revisar el calendario y las condiciones de aplicación, incluyendo el papel de los combustibles sintéticos y otras soluciones para los motores de combustión. No se trata de una marcha atrás completa, sino de un ajuste para dar margen a la industria y a los consumidores.

Este debate tiene una lectura: Europa sigue apostando por la electrificación, pero asume que el camino no será uniforme ni inmediato. En ese contexto, la llegada de coches eléctricos más baratos es clave. Cuanto más accesible sea la tecnología, menos dependerá la transición de prohibiciones y más de la elección natural del consumidor.

versión más básica se queda en unos 17.000 euros) o el Fiat Grande Panda (unos 24.000 euros), pensados para ofrecer movilidad cero emisiones sin obligar a dar un salto económico excesivo.

Kia, por su parte, entrará en este territorio con propuestas como el EV2 que comienza en primavera su comercialización, o Hyundai con el Inster,



RENAULT TWINGO



DACIA SPRING

cuya llegada al mercado en 2025 ha sido todo un bombazo. Este pequeño eléctrico de 3,83 metros y cuatro plazas parte de 25.000 euros. Hablamos de modelos que apuestan por un diseño más aspiracional pero con precios contenidos.

En paralelo, la presión de las marcas chinas sigue siendo un factor determinante. BYD, Leapmotor o Geely han demostrado que es posible ofrecer mucho por menos dinero. Su presencia ha forzado a los fabricantes europeos a acelerar planes que, de otro modo, quizá habrían llegado más tarde. La diferencia ahora es que la respuesta ya no es sólo defensiva: es una ofensiva industrial y comercial en toda regla.

Un mercado que despierta

Para España, este escenario abre una doble oportunidad. Por un lado, industrial: las plantas de Martorell, Llandaben o Vigo ganan peso estratégico en la transición eléctrica, apoyadas por inversiones clave como la gigafactoría de baterías de Sagunto. Por otro, comercial: el mercado español, tradicionalmente sensible al precio, puede encontrar por fin

eléctricos que encajen con su realidad económica.

Los datos invitan al optimismo moderado. Con más de 200.000 coches enchufables ya en circulación y un crecimiento sostenido de las matriculaciones, el eléctrico empieza a dejar de ser una rareza. La llegada de modelos asequibles

puede consolidar esa tendencia y convertirlo en una opción normalizada, no en una excepción.

MUCHOS DE ESOS ELÉCTRICOS ASEQUIBLES SE FABRICAN EN EUROPA Y EN ESPAÑA.

Cuestión de acceso

Hablar de eléctricos baratos no es hablar de coches *low cost* en el sentido clásico. Es hablar de acceso.

Acceso a la etiqueta CERO de la DGT, a las zonas de bajas emisiones, a una movilidad más silenciosa y eficiente. Pero también acceso a una tecnología que no debería estar reservada sólo a quienes pueden pagarla sin mirar la cuenta.

Si 2026 cumple lo que promete, el coche eléctrico dejará de ser percibido como un producto elitista. No será el fin de los motores de combustión ni el inicio de una era perfecta, pero sí un paso decisivo para que la transición energética en el automóvil deje de ser una propuesta y empiece a ser una realidad cotidiana. ♦

OPINIÓN

ENRIQUE PIFARRÉ

Director general de Volkswagen España.



Un salto a la movilidad eléctrica urbana

El año pasado celebramos en Volkswagen los 50 años del nacimiento del Polo. Un modelo que llegó bajo el slogan “Pequeño por fuera. Grande por dentro” y que ha conquistado a más de veinte millones de conductores. Fue pionero entre los compactos urbanos y pronto se convirtió en sinónimo de movilidad funcional y accesible. Hoy esa misma filosofía vuelve a cobrar pleno sentido. 2026 marcará un punto de inflexión para la movilidad eléctrica en España con la llegada de nuevas propuestas al segmento de entrada del mercado, el de los coches urbanos, con precios cada vez más asequibles. En el Grupo Volkswagen estamos comprometidos con esta transformación. De hecho, este año fabricaremos cuatro modelos 100 % eléctricos en España: dos compactos urbanos, el ID. Polo y el Cupra Raval, en la planta de Martorell; y dos SUV urbanos, el Volkswagen ID. Cross y el Škoda Enyaq, en Navarra. Una apuesta que refuerza nuestra confianza en nuestro país y en su papel clave en la electrificación. En Volkswagen, el ID. Polo será el primero de esta nueva generación. Su producción comenzará en primavera, ofrecerá hasta 450 kilómetros de autonomía y tendrá un precio de entrada en torno a los 25.000 euros. Con el ID. Polo recuperamos la esencia de Volkswagen, por su diseño y por su nombre, con el que volvemos a conectar con millones de personas que son parte de la historia de nuestra marca. Junto a él, el ID. Cross, que comenzará a producirse en Navarra en septiembre, aportará una alternativa urbana con carácter SUV y hasta 440 kilómetros de autonomía al segmento de entrada al mercado. Cincuenta años después del primer Polo, iniciamos una nueva era.

BAIC X55

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 31.995 €

EMISIONES DE CO₂:

182 g/km

IMP. MATRIC.: 9,75 %



LO MEJOR

- Buena relación precio/equipamiento
- Prestaciones aceptables
- Confort de marcha

LO PEOR

- Maletero algo pequeño
- Software multimedia mejorable
- Suspensión demasiado blanda

Estética:	8
Acabado:	6
Habitabilidad:	6
Maletero:	4
Confort:	8
Potencia:	7
Cambio:	5
Aceleración:	7
Consumo:	6

Nota media: 6,6

Estabilidad:	6
Suspensión:	6
Frenos:	6
Luces:	7

Media seguridad: 6,2

La opinión de

Autofácil

Es un SUV compacto de origen chino que destaca principalmente por ofrecer un equipamiento muy completo de serie, sin necesidad de añadir extras. Incluye elementos poco habituales en su segmento por precio, como doble pantalla digital, cámaras de visión 360°, faros LED, llantas de 19", techo panorámico y un amplio paquete de asistentes a la conducción. El interior presenta un diseño moderno y bien resuelto, aunque los materiales empleados son mayoritariamente plásticos y no buscan una

sensación premium. Su maletero es reducido, por debajo de muchos rivales. Monta un motor 1.5 turbo de 177 CV, asociado a un cambio automático de doble embrague de siete marchas. Ofrece buenas prestaciones y una respuesta suficiente, aunque sin un comportamiento especialmente refinado. En marcha prioriza el confort, con una conducción suave y orientada al uso cotidiano. Su precio, junto con una garantía de cinco años, lo convierten en una opción interesante para quienes buscan mucho equipamiento y comodidad por un coste contenido.

www.baic.es

MOTOR: 1.5 Turbo, 177 CV.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: 6 airbags, alerta y asistente de cambio involuntario de carril, detector de fatiga, aviso de colisión frontal, control de ángulo muerto, cámara de visión 360°, aparcamiento asistido, control de crucero adaptativo, control de presión de neumáticos, faros LED, etc.

DIMENSIONES: • Longitud 4,62 m. • Ancho 1,89 m. • Alto 1,68 m.

MALETERO: 350 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 8 l/100 km.

DACIA SANDERO STEPWAY

La opinión de

Motor16

Este modelo del Dacia cumple cuatro años y medio en su tercera generación y lo hace con novedades: la combinación de motorización bi-fuel de GLP con una transmisión automática de doble embrague, y la incorporación de levas en el volante. Bajo el capó del Stepway Eco-G 120 hay un motor trecilíndrico que desarrolla 120 CV con gasolina y 115 CV con GLP, que puede funcionar indistintamente con los dos combustibles y pasar de uno a otro sin que haya cambios en el rendimiento. El resultado es una autonomía total de 1.480 km (ciclo WLTP). Cuenta también con un sistema multimedia que puede equiparse con una pantalla central de 10" con navegación conectada. El cuadro de instrumentos digital de 7" estrena una interfaz rediseñada. Incorpora asistentes de seguridad y ayudas a la conducción como frenada de emergencia asistida con capacidad para detectar vehículos, peatones, ciclistas y motocicletas, tanto en entornos urbanos como periurbanos, así como un sistema de advertencia de vigilancia del conductor. De forma opcional, el comprador puede añadir luces de carretera automáticas, cámara multivisión y retrovisores exteriores con plegado eléctrico.

www.dacia.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 15.820 €

EMISIONES DE CO₂:

115 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %



LO MEJOR

- Autonomía con los dos combustibles
- Etiqueta ECO
- Equipamiento tecnológico

LO PEOR

- Acabados austeros
- Sin rueda de repuesto
- Prestaciones justas



Estética:	7
Acabado:	6
Habitabilidad:	7
Maletero:	6
Confort:	7
Potencia:	6
Cambio:	7
Aceleración:	6
Consumo:	8

Nota media: 6,6

Estabilidad:	7
Suspensión:	6
Frenos:	7
Luces:	7

Media seguridad: 6,7

MOTOR: Motor 1.2 trecilíndrico, 120 CV de potencia con GLP y 115 CV con gasolina.

CARBURANTE: Gasolina y GLP (gas licuado de petróleo).

EQUIPAMIENTO: 8 airbags, alerta de

cambio involuntario de carril, de tráfico trasero, de fatiga del conductor, luces automáticas, ayuda al aparcamiento, frenado automático de emergencia, pantalla táctil 10", anclajes Isofix, faros LED y cargador inalámbrico para móvil.

MALETERO: 372 litros.

DIMENSIONES: • Longitud 4,1 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 1,58 m.

CONSUMO MEDIO WLTP: 4 l/100 km.

Mercedes CLA 250+ EQ

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 54.710 €



EMISIONES DE CO₂:

0 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

0 %



LO MEJOR

- Conducir más de 500 km sin cargar
- Más calidad y confort
- Experiencia de uso digital

LO PEOR

- Espacio vertical atrás
- Volumen y formas del maletero posterior
- Acceso al habitáculo

Estética:	9
Acabado:	8
Habitabilidad:	6
Maletero:	7
Confort:	9
Potencia:	9
Cambio:	9
Aceleración:	9
Consumo:	10

Nota media: 8,4

Estabilidad:	9
Suspensión:	9
Frenos:	9
Luces:	9

Media seguridad: 9

La opinión de autopista

Lo que ha hecho Mercedes con sus vehículos eléctricos -llevan el apellido EQ- es igualar el tiempo de viaje al de los de combustión. Lo que otros denominan eficiencia por rendimiento, para Mercedes es eficiencia en tiempo y lo ha logrado añadiendo una batería muy grande y optimizando todas las áreas. Teóricamente, puede circular hasta los 790 km en ciudad y en condiciones óptimas de climatología y uso. Lo que sí están asegurados son 500 km sin cargar, lo que supone un hito: podemos

cruzar media España por unos 2€. En carga, admite 320 kW a 800 V. En cuestión de chasis, es un auténtico Mercedes, con más confort que la generación anterior, pero sin perder precisión al volante y sin ruidos. En seguridad, se siguen volcando al cien por cien. Ahí entra el nuevo sistema operativo MBUX, sus pantallas digitales o sus menús muy intuitivos. Eso sí, en versión de cuatro puertas, tiene más limitado el uso familiar por el espacio en las plazas posteriores o por un maletero trasero de boca angosta -delante hay otro de 101 litros-.

www.mercedes-benz.es

MOTOR: Eléctrico, ubicado en el eje posterior.

CARBURANTE: Electricidad. Baterías de 85 kWh.

EQUIPAMIENTO: Airbags frontales, laterales y de cabeza y central delantero y de rodilla para el conductor, control de crucero adaptativo, asistentes de frenada de emergencia, de colisión trasera con autofrenado, detector de vehículos en ángulo muerto, reconocimiento de señales de tráfico, asistencias de carril, alerta de fatiga del conductor, aparcamiento asistido, cámara de visión trasera, faros LED High Performance con asistente adaptativo, etc.

DIMENSIONES: • Longitud 4,72 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 1,46 m.

MALETERO: 405 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 12,3 kWh/100 km. Autonomía: 790 km.

Hero Hunk 440

La opinión de SOLOMOTO

Llega a España un gigante procedente de la India, Hero, y lo hace con dos modelos, una trail y esta naked. Es una moto para el carnet A2 sencilla, sin complicaciones, con una estética atractiva y un equipamiento tecnológico justo, sin florituras. En el corazón de la Hunk 440 encontramos un motor monocilíndrico de 440 cc, refrigerado por aire/aceite, que desarrolla 27 CV, una cantidad discreta pero suficiente para ciudad y extrarradio. En cuanto a suspensiones, equipa una horquilla invertida KYB de 43/130 mm y un doble amortiguador trasero regulable en precarga con 130 mm, una opción clásica. Las llantas son de aleación de 17", y para frenar utiliza un disco delantero de 320 mm con pinza axial Bybre de 2 pistones y uno trasero de 240 mm, ambos con ABS. Equipa iluminación full LED -faro circular y piloto trasero de corte clásico- y la instrumentación es una pantalla circular TFT con conectividad y navegación turn-by-turn. Con asiento de generoso espumado y posición de conducción erguida, es una naked cómoda y manejable que sorprende por su precio contenido y su simplicidad mecánica.

www.heromotocorp.com/es-es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 3.488 €



EMISIONES DE CO₂:

78 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %

LO PEOR

- Doble amortiguador trasero
- Equipamiento justo

Estética:	8
Acabado:	8
Pos. conductor:	8
Pos. pasajero:	8
Instrumentación:	7
Equipamiento:	5
Motor:	8
Consumo:	7
Aceleración:	7

Nota media: 7,3

Chasis:	8
Estabilidad:	8
Suspensión:	7,5
Frenos:	7
Luces:	7
Ciudad:	9
Carretera:	8

Media seguridad: 7,7

MOTOR: 4 tiempos y 1 cilindro.

- Cilindrada: 440 c.c.
- Diámetro: 79,6x88,4 mm.
- Arranque: Eléctrico.
- Encendido: Electrónico digital.
- Depósito: 13,5 litros.

TRANSMISIÓN: Por cadena.

FRENOS: Disco delantero y disco trasero, con ABS.

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

RUEDAS: Delantera, 110/70x17"; trasera, 150/60x17".

DIMENSIONES:

- Longitud: 2.100 mm.
- Altura asiento: 803 mm.
- Peso: 174 kg (seco).

Primera vía dedicada al vehículo autónomo en Atlanta

La ciudad estadounidense ha dado un enorme paso en cuanto a movilidad urbana se refiere y se convertirá en la primera ciudad del mundo en tener una carretera dedicada exclusivamente al coche eléctrico autónomo. La compañía Glydways ha iniciado la construcción de la vía, que conectará el Gateway Center Arena con la estación ATL SkyTrain del Centro de Convenciones Internacional de Georgia a través de pequeños vehículos sin conductor que funcionarán bajo demanda las 24 horas del día. El recorrido



de este proyecto piloto no es muy extenso, unos 800 metros, pero servirá para probar su funciona-

miento en condiciones reales. Se espera que el servicio comience a operar a finales de este año.

ITV: Europa propone una revisión técnica a distancia

Europa estudia la implantación de una "ITV conectada" que permitirá a las estaciones acceder de forma remota a los datos de los vehículos, según AECA-ITV. Esta nueva inspección técnica de vehículos utilizaría el diagnóstico electrónico (OBD) y la conectividad para revisar los sistemas de seguridad y emisiones de forma más precisa. Según AECA-ITV, este cambio regulatorio supondrá "una transformación estructural para la ITV", adaptándola al parque móvil.



Repsol y Horse Powertrain desafían al eléctrico

Ambas compañías han conseguido crear un motor de alta eficiencia, cuyo consumo se sitúa por debajo del 3,3 % a los 100 kilómetros. Es decir, disminuye el consumo del vehículo un 40 % respecto a la media de los vehículos europeos de gasolina y, por tanto, también las emisiones de CO₂. Con un motor híbrido, el HORSE H12 Concept está diseñado para funcionar con gasolina 100 % renovable y con una eficiencia térmica máxima del 44,2 %. Ya se han validado los primeros prototipos en los centros de Horse en Valladolid y de Repsol en Madrid, y se espera el primer vehículo demostrador a principios de este año.



BMW llama a revisión a cerca de un millón de vehículos

La cifra corresponde a dos llamadas a revisión diferentes que han tenido lugar este pasado mes de febrero. La primera de ellas fue por un problema registrado en el interruptor magnético del motor de arranque, con un potencial riesgo de incendio, y que afecta a nivel mundial a 575.000 vehículos de casi todas sus series. En España en concreto a

2.797. La segunda se produjo al comprobar que unos cables mal colocados en el salpicadero podrían producir un cortocircuito durante el reemplazo del microfiltro en modelos de la Serie 7, Serie 5 y M5 fabricados entre junio de 2022 y diciembre de 2025. Este caso afecta a más de 337.000 vehículos de todo el mundo y, en España, a 1.587.

China prohibirá los volantes semicirculares

A partir del 1 de enero de 2027, en el país asiático no podrán comercializarse vehículos con este tipo de volante. Así lo refleja el borrador publicado por el Ministerio de Industria y Tecnología de la Información (MIIT) de una nueva norma nacional que busca reducir el riesgo de lesiones graves en colisiones frontales. La nueva normativa afectará a todos los vehículos que se homologuen y comercialicen en China, incluidos los de fabricantes internacionales.



Los más seguros y los más verdes

El programa europeo que analiza la seguridad de los vehículos nuevos, Euro NCAP, ha presentado la lista con los coches más seguros y sostenibles de 2025. En materia de seguridad, fue el Mercedes-Benz CLA el que obtuvo una mayor puntuación y lideró no sólo la categoría de Coches familiares pequeños, sino también la de Mejor rendimiento de 2025. Este modelo sorprendió al mostrar un desempeño casi perfecto en protección de ocupantes adultos, además de conseguir la máxima puntuación en la categoría de seguridad para usuarios vulnerables de la carretera gracias a su capó activo y unos sistemas AEB mejorados. La competición en Coches familiares pequeños estuvo muy ajustada. Cerca del Mercedes-Benz CLA se situó Tesla y otros nuevos participantes como Firefly y Leapmotor. Por su parte, Green NCAP, que

testa la sostenibilidad y el impacto ambiental de los nuevos vehículos cada año, presentó los mejores modelos sostenibles divididos en cinco categorías: Coches urbanos eléctricos pequeños, Familiares eléctricos, SUV eléctricos pequeños, SUV eléctricos grandes y de Gasolina. Sorprende la calificación alcanzada por el Dacia Spring en la categoría de urbano eléctrico pequeño, al recibir cinco estrellas y una nota del 100 %. A primera vista, puede parecer que tiene poca autonomía por su batería, de solo 27,6 kWh, pero tiene muchas ventajas ambientales tanto por su proceso de fabricación como por el reciclaje al final de su vida útil. En SUV eléctrico pequeño destaca el FIAT 600e, también con 5 estrellas y un 96 % de las puntuaciones, mientras que el Seat Ibiza se coloca en primera posición en la categoría de Gasolina.



Mercedes-Benz: imágenes reales para 'entrenar' a los coches

Mercedes-Benz ha comenzado a utilizar datos y vídeos reales del tráfico captados por los vehículos de sus clientes para que los sistemas de asistencia a la conducción (ADAS) identifiquen con mayor precisión a peatones, ciclistas y situaciones de tráfico poco frecuentes, con el objetivo de lograr "una mayor seguridad vial de todos los usuarios de la vía", según afirma el propio fabri-

cante. La marca explica que esta información recopilada sirve para ampliar su base de datos de situaciones de conducción reales de cliente, pero "siempre que los propietarios del vehículo acepten explícitamente el uso de los datos" y aclara asimismo que "las imágenes se anonimizan y almacenan temporalmente, y cualquier persona que aparezca en ellas puede solicitar su eliminación".

SUPERVENTAS ENERO-FEBRERO 2026

UTILITARIO



1. SEAT IBIZA: 4.505
2. DACIA SANDERO: 4.208
3. RENAULT CLIO: 2.761

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEON: 1.563
2. CUPRA FORMENTOR: 524
3. CUPRA CUPRA LEON: 412

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 375
2. VW PASSAT: 86
3. BMW SERIE 4: 73

MONOVOLUMEN MEDIO



1. VW TOURAN: 217
2. MERCEDES CLASE T: 71
3. BMW SERIE 2 ATOURER: 22

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 3.340
2. ŠKODA KAMIQ: 1.869
3. VW T-CROSS: 1.732

TODOTERRENO MEDIO



1. ŠKODA KAROQ: 1.256
2. VW TIGUAN: 924
3. MG ZS: 892

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3: 1.177
2. TESLA MODEL Y: 866
3. BYD DOLPHIN SURF: 724

HÍBRIDOS



1. TOYOTA C-HR: 4.120
2. TOYOTA COROLLA: 3.388
3. NISSAN QASHQAI: 3.144

CICLOMOTORES



1. RIEJU MRX 50: 250
2. KYMCO AGILITY 50: 158
3. SHERCO 50 SM: 122

MOTOS



1. YAMAHA NMAX 125: 1.410
2. HONDA PCX 125: 1.227
3. ZONTES 368 G: 1.172

Fuentes: ANFAC y ANESDOR

TODO LO QUE DEBE SABER SOBRE ESTE TIPO DE MOTORES

El misterio de los vehículos híbridos

En plena transición energética en la industria automovilística, el mercado de los vehículos híbridos (enchufables o no) sigue creciendo tanto en España como en otros países. Garantizan menos emisiones y un mayor ahorro, a la vez que ofrecen una autonomía similar a la de los motores tradicionales. Vamos a analizar **qué tipos hay, qué tecnología utilizan y cómo funcionan.**

• **Diego DE LA VEGA**

Cada vez que un conductor pone en marcha un coche híbrido, activa algo más que un motor de combustión acompañado de uno eléctrico. En realidad, pone en funcionamiento un sistema de gestión energética que toma decisiones de forma automática y constante para elegir en cada momento la combinación más eficiente entre gasolina y electricidad. Comprender cómo funciona esta tecnología permite anticipar reacciones del vehículo, interpretar por qué se enciende el motor térmico en determinadas situaciones y adaptar la conducción.

ARQUITECTURA BÁSICA

Un coche híbrido combina un motor de combustión interna (normalmente de gasolina), uno o varios motores eléctricos, una batería de tracción y un conjunto de dispositivos electrónicos que controlan el flujo de energía entre todos ellos. La clave no está únicamente en disponer de dos

fuentes de energía, sino en la manera en que se coordinan. El conductor no suele decidir de forma directa si circula en eléctrico o en combustión (salvo en modos concretos de algunos modelos). Es el propio sistema el que analiza la velocidad, la posición del acelerador, el estado de carga de la batería, la temperatura del motor y otras variables para determinar qué conviene en cada instante.

En condiciones de baja demanda de potencia, el motor eléctrico suele asumir el protagonismo. La electricidad resulta eficiente cuando se requiere poca energía y el motor eléctrico entrega su par desde el primer momento, lo que facilita movimientos suaves y progresivos. Siempre que la batería disponga de carga suficiente y la temperatura del sistema sea adecuada, el coche puede iniciar la marcha y desplazarse durante cierto tiempo sin encender el motor térmico. Este funcionamiento es habitual en entornos urbanos con tráfico denso.

Cuando aumenta la demanda de aceleración, el sistema pue-

UNA GESTIÓN ENERGÉTICA CONTINUA

Un coche híbrido no alterna entre dos motores como si fueran opciones excluyentes. No es un interruptor que pase de electricidad a gasolina y viceversa, sino un sistema que combina ambas fuentes en proporciones variables según la situación. En ciudad, la electricidad suele ser la protagonista por su eficiencia a baja velocidad y su capacidad para recuperar energía en cada desaceleración. En carretera, el motor de combustión aporta estabilidad y rendimiento sostenido, aunque puede recibir apoyo eléctrico puntual. Si el conductor demanda potencia, ambos sistemas trabajan conjuntamente para ofrecer una respuesta inme-

de mantener el funcionamiento exclusivamente eléctrico (si la potencia requerida lo permite) o arrancar el motor de combustión para apoyar.

En aceleraciones intensas (una incorporación rápida o un adelantamiento), lo habitual es que ambos motores trabajen de forma conjunta. El eléctrico aporta un empuje inmediato y el térmico suministra la ener-

gía sostenida necesaria para mantener la velocidad. Y esta combinación permite ofrecer buenas prestaciones sin disparar el consumo.

EN MARCHA

En carretera, a velocidades medias o altas y estables, el motor de combustión asume el papel principal. Sin embargo, el sistema híbrido continúa



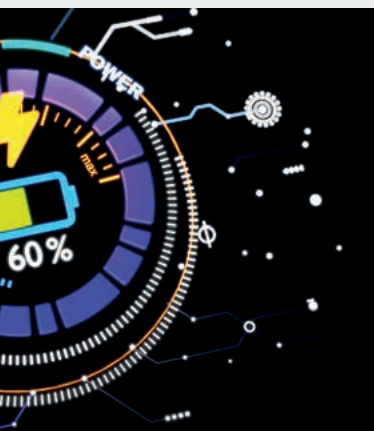


TIPOS DE HÍBRIDOS Y QUÉ LOS DIFERENCIA

No todos los híbridos ofrecen el mismo nivel de funcionamiento eléctrico. Un microhíbrido o *mild-hybrid* (habitualmente asociado a sistemas eléctricos de 12, 24 o 48 voltios) no puede mover el vehículo por sí solo en modo eléctrico en la mayoría de los casos. Su función principal es asistir al motor térmico en aceleraciones, mejorar el sistema de parada y arranque automáticos y recuperar energía en deceleraciones. El híbrido habitual o también llamado 'autorrecargable' sí permite circular en determinadas circunstancias únicamente con electricidad, especialmente a baja velocidad o con baja demanda de potencia. El sistema apaga con frecuencia el motor térmico y gestiona de manera más profunda la combinación entre ambas fuentes de energía.



El híbrido enchufable o PHEV (*Plug-in Hybrid Electric Vehicle*) incorpora una batería de mayor capacidad que puede recargarse desde la red eléctrica. Ofrece una autonomía más amplia y posibilita cubrir trayectos diarios sin consumir combustible, siempre que se recargue con regularidad. Cuando se agota la parte eléctrica disponible, funciona como un híbrido convencional, pero recurre al motor térmico en mayor medida.



ra del sistema. Con esa información decide qué combinación resulta más adecuada en cada momento. El objetivo es optimizar el consumo y las emisiones sin comprometer prestaciones ni seguridad. Entender esta lógica ayuda al conductor a interpretar el comportamiento del vehículo y a conducir con mayor eficiencia.

gestionando la energía. El motor eléctrico puede intervenir para suavizar pequeñas variaciones de velocidad, asistir en pendientes ligeras o aprovechar momentos en los que el térmico funciona en una zona especialmente eficiente para generar electricidad adicional. La gestión es continua y busca el equilibrio entre consumo, emisiones y respuesta.

Uno de los pilares del funcionamiento híbrido es la recuperación de energía. Cada vez que el conductor levanta el pie del acelerador o acciona el freno, el motor eléctrico puede actuar como generador. Parte de la energía cinética del vehículo se transforma en electricidad y se almacena en la batería. Este proceso de recuperación de energía (denominado frenada regenerativa) tiene límites. Si la batería está próxima a su nivel máximo de carga o si la frenada es muy intensa, entran en funcionamiento los frenos convencionales porque el sistema prioriza siempre la capacidad de detención del vehículo.

RESPUESTA SOLVENTE

Desde el punto de vista técnico, no todos los híbridos responden al mismo esquema en cuanto a capacidad eléctrica y arquitectura mecánica. Existen sistemas en los que el motor térmico nunca impulsa directamente las ruedas (híbridos en serie), otros en los que ambos motores pueden transmitir movimiento a las ruedas (híbridos en paralelo) y configuraciones mixtas. La

elección de una u otra arquitectura responde a criterios de eficiencia, coste y uso previsto. En la práctica diaria, el conductor puede percibir el encendido automático del motor de combustión en momentos aparentemente innecesarios. Pero esto puede deberse a la necesidad de aportar más potencia, mantener la temperatura del sistema, gestionar el nivel de carga o atender a demandas del sistema de climatización. No se trata de una anomalía. El sistema busca siempre mantener un margen de funcionamiento que permita responder con solvencia.

La conducción eficiente en un híbrido no exige técnicas complejas, pero sí anticipación. Levantar el pie con tiempo, evitar aceleraciones bruscas y mantener una velocidad lo más constante posible favorece la utilización del modo eléctrico. También conviene tener en cuenta que algunos híbridos (especialmente los enchufables) presentan un peso superior al de un vehículo con-

convencional. Esta circunstancia influye en las inercias y en la exigencia sobre frenos y neumáticos.

MÁS SOSTENIBLES

En entornos urbanos, el funcionamiento silencioso en modo eléctrico aporta confort y reduce emisiones locales. Sin embargo, ese mismo silencio exige una atención especial a peatones y ciclistas, que pueden no percibir la aproximación del vehículo a baja velocidad.

En un contexto de transición energética y evolución normativa en materia de emisiones, el híbrido se ha consolidado como una solución intermedia entre el vehículo convencional y el eléctrico puro. Comprender cómo funciona ayuda a valorar sus ventajas y limitaciones con criterio. No es un simple sumatorio de motores, sino un sistema que gestiona energía de forma inteligente y automática, con el objetivo de optimizar cada trayecto sin comprometer la seguridad. ♦

**PARTE DE
LA ENERGÍA
CINÉTICA SE
TRANSFORMA
EN
ELECTRICIDAD.**

EN 2024, 441 MOTORISTAS PERDIERON LA VIDA EN LA CARRETERA

Diagnóstico de la siniestralidad vial en motocicletas

• Infografía OGILVY

En esta ocasión ponemos el foco en los motoristas, uno de los colectivos más vulnerables y preocupantes porque sus cifras de siniestralidad vial continúan creciendo. En los datos que presentamos aquí se aprecia una evidente contradicción entre los riesgos que percibe este colectivo en la carretera y los riesgos que decide asumir. Por ejemplo, los motoristas entienden que las distracciones ponen en peligro su seguridad. Sin embargo, reconocen de forma mayoritaria que superan con frecuencia los límites de velocidad permitidos y que suelen circular entre los demás vehículos.

89 %

11 %

El 89 % de los motoristas son hombres, mientras que el 11 % son mujeres, según el censo de conductores de 2024.

NÚMERO DE CONDUCTORES SEGÚN SU PERMISO DE CONDUCIR

(a 31 de diciembre 2024)

PERMISO A1 348.085 conductores	PERMISO A2 482.777 conductores
PERMISO A 4.155.503 conductores	TOTAL PERMISOS 4.986.365 conductores

DATOS DE SINIESTRALIDAD DE MOTOCICLETAS

(a 31 de diciembre de 2024)

Nº ACCIDENTES	VÍAS INTER-URBANAS	VÍAS URBANAS	TOTAL
con víctimas	7.637	20.473	28.110
fallecidos a 30 días	323	118	441
heridos hospitalizados a 30 días	1.429	1.696	3.125
heridos no hospitalizados a 30 días	6.656	19.438	26.094

NÚMERO DE MOTOCICLETAS SEGÚN COMUNIDAD AUTÓNOMA

Comunidad autónoma	Motocicletas
Andalucía	849.955
Aragón	94.270
Principado de Asturias	71.679
Illes Balears	185.727
Canarias	187.936
Cantabria	50.707
Castilla y León	165.302
Castilla La Mancha	145.142
Catalunya	978.679
Comunitat Valenciana	477.884
Extremadura	72.681
Galicia	202.351
Comunidad de Madrid	464.348
Región de Murcia	137.453
Comunidad Foral de Navarra	43.972
País Vasco	163.682
La Rioja	21.402
Ceuta	15.819
Melilla	9.892
Total	4.338.881

FACTORES CONCURRENTES DE SINIESTRALIDAD DE MOTOCICLETAS

DISTRACCIONES

En 2024, se produjeron **1.040 (21,94 %)** siniestros por distracciones en **vías interurbanas**, de los cuales **73 (28,85 %)** fueron mortales.

En **vías urbanas**, fueron **1.552 (10,92 %)** los siniestros producidos por distracciones, **11 (11,46 %)** de ellos mortales.



ALCOHOL

En 2024, se produjeron **240 (7,29 %)** siniestros por alcohol en **vías interurbanas**, de los cuales **57 (28,79 %)** fueron mortales.

En **vías urbanas**, fueron **338 (10,8 %)** los siniestros producidos por alcohol, **20 (32,79 %)** de ellos mortales.



VELOCIDAD INADECUADA

En 2024, se produjeron **843 (17,78 %)** siniestros por velocidad inadecuada en **vías interurbanas**, de los cuales **90 (35,57 %)**.

En **vías urbanas**, fueron **415 (2,92 %)** los siniestros producidos por velocidad inadecuada, **22 (22,92 %)** de ellos mortales.



PRINCIPALES RIESGOS ASUMIDOS AL CONDUCIR EN MOTO

VELOCIDAD



El **75,2 %** de los motoristas supera algunas veces, puntual o frecuentemente, los límites permitidos.

CIRCULAR ENTRE VEHÍCULOS



El **65,9 %** de los motoristas realiza esta maniobra algunas veces, de forma puntual o frecuentemente.

FORMACIÓN



El **77,4 %** de los motoristas nunca se ha inscrito para recibir formación adicional.

RIESGOS PERCIBIDOS AL CONDUCIR EN MOTO VINCULADOS A LA SINIESTRALIDAD HABITUAL

EN ÁREAS INTERURBANAS

Distracciones de usuarios de otros vehículos
14,5 %.

EN ÁREAS URBANAS

Vehículos que cambian de carril sin señalizar
33,8 %.



OPINIÓN ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT).



Motocicletas: un desafío constante

La siniestralidad de los motoristas es uno de los grandes desafíos de la seguridad vial en España. En 2024 fallecieron 441 motoristas en carretera, de un total de 28.110 siniestros con víctimas (7.600 en vías interurbanas y más de 20.000 en entornos urbanos). La gravedad, sin embargo, sigue concentrándose en la carretera convencional. Los factores concurrentes más relevantes, desde el punto de vista del conductor, son conocidos: distracciones, velocidad inadecuada y consumo de alcohol. La formación, la concienciación y la vigilancia continúan siendo herramientas esenciales para reducir riesgos. Desde el punto de vista de la protección, igual que el casco transformó la seguridad de los motoristas hace décadas, nuevas tecnologías como los airbags personales representan un salto cualitativo. Estos sistemas protegen zonas vitales del cuerpo en caso de caída o impacto, reduciendo la gravedad de las lesiones cuando el siniestro ya no puede evitarse. La motocicleta también evoluciona son asistencias electrónicas que ayudan a evitar la pérdida de control. El tercer pilar es la infraestructura. Carreteras más seguras significan márgenes despejados, barreras adaptadas para motoristas, continuidad del trazado, buena adherencia y señalización. Cada vez más administraciones analizan la seguridad de las vías de forma preventiva, identificando riesgos antes de que se traduzcan en víctimas.

ARRITMIAS Y RIESGO DE SÍNCOPE

Conducir sin perder el ritmo

Algunos tipos de arritmias cardíacas conllevan un aumento de las probabilidades de **sufrir un desvanecimiento al volante**, una posibilidad que la ley reconoce y que hay que combatir con tratamiento y siguiendo de forma adecuada el consejo médico.

• Silvia FERNÁNDEZ

Nuestro corazón late de forma ordenada, con una cadencia regular que se adapta de forma automática al esfuerzo que realizamos y a las situaciones que estamos viviendo. Pero a veces ese ritmo acompasado se desordena y se produce una arritmia. De todos los síntomas que puede desencadenar esta dolencia (falta de aire, dolor en el pecho, palpitaciones...) el que supone un mayor peligro al volante es el síncope, que conlleva perder la consciencia

durante un instante de forma súbita. Tal y como advierten desde la Unidad de Arritmias y Electrofisiología Cardíaca Robotizada del Hospital Universitario La Paz de Madrid, las arritmias son la causa más frecuente de síncope de origen cardíaco, aunque, afortunadamente, no todos los tipos de arritmias producen estos desvanecimientos. Además, como

apunta la Guía de Consejo Sanitario de la Dirección General de Tráfico, sólo uno de cada tres síncope que se producen durante la conducción tienen origen cardiológico.

TIPOLOGÍA VARIADA.

La más común de las arritmias, y probablemente la más relevante, es la fibrilación auricular, que afecta al 4,4 % de

los españoles y que a partir de los 80 años podemos ver en 2 de cada 10 personas; pero existen muchos tipos y clasificaciones de arritmias diferentes. Para simplificar podríamos dividirlos en

UNO DE CADA TRES SÍNCOPE QUE SE PRODUCEN DURANTE LA CONDUCCIÓN TIENEN ORIGEN CARDIOLÓGICO.

tres ventriculares (si se originan en las dos cámaras inferiores del corazón) y supraventriculares (si se originan por encima de los ventrículos). “Esa clasificación es importante, porque las supraventriculares rara vez se asocian a riesgos graves inmediatos mientras que algunas de las ventriculares, sí”, asegura José Alberto García Lledó, jefe del Servicio de Car-



Marcapasos y desfibriladores

Algunas arritmias se pueden tratar implantando un marcapasos y otras haciendo lo mismo pero con un desfibrilador. ¿Pueden estos pacientes volver a conducir tras su operación? Pues depende de la situación de cada uno de ellos y del tipo de permiso de conducir que posea. De nuevo, el consejo del especialista y la labor del médico del centro de reconocimiento de conductores son fundamentales.

• **En el caso de los marcapasos**, la persona puede seguir conduciendo, incluso vehículos pesados, pero debe pasar un tiempo antes de volver a la carretera, que depende del tipo de conductor.

• **Cuando una arritmia se trata con un desfibrilador** el asunto es mucho más delicado, porque este aparato no garantiza que no se produzcan síncope. Con él sólo se puede conducir vehículos tipo turis-



mo, y en condiciones muy exigentes que deben indicar el cardiólogo y el médico evaluador, dentro de la legislación vigente.

“De forma general, debe recordarse que conducir, si se tiene una enfermedad, no es una decisión del médico que te atiende ni una cuestión personal de prudencia, es una

diología del Hospital Universitario Príncipe de Asturias y profesor titular de Medicina de la Universidad de Alcalá (Madrid).

Tan variada como su tipología son las causas que se esconden tras este trastorno. Una simple falta de descanso, por ejemplo, puede alterar el ritmo



capacidad que viene determinada por un reglamento dentro de una norma europea de obligado cumplimiento. Hay que recordar que esa norma ha sido elaborada por cardiólogos expertos de toda Europa, y que el paciente tiene la obligación de informar de sus enfermedades en los centros de reconocimiento de conductores", explica el doctor José Alberto García Lledó.

cardíaco. Pero existen muchos otros factores, como el estrés, el tabaco, el alcohol y los estimulantes (té, café, bebidas energéticas y de cola) que tam-

bién se asocian a extrasístoles sintomáticas y a veces facilitan la aparición de arritmias como la fibrilación auricular. "De hecho, no es infrecuente que personas jóvenes sanas lleguen a urgencias con esta dolencia después de una noche de fiesta", afirma el doctor.

CUÁNDO PARAR. Padecer un ritmo irregular en el latido del corazón puede ser el motivo por el que se limite la conducción en dos casos: o bien porque la arritmia diagnosticada haya provocado pérdida de conciencia, o bien porque los síntomas que la acompañan son tan intensos que no permitan mantener la atención en la carretera. "La ley indica que no se debe conducir con una arritmia sintomática no controlada o que pueda causar síncope, hasta que sea controlada y ese riesgo sea mínimo", puntualiza el facultativo.

Ninguna persona que haya tenido un síncope debe condu-



Consejos útiles

- **Si se le diagnostica** una arritmia es importante seguir el consejo médico, especialmente las indicaciones sobre la medicación y el tratamiento.

- **Ante una sensación brusca** e intensa de falta de aire, dolor en el pecho, palpitaciones, mareo o malestar mientras se conduce, hay que detener el vehículo en un lugar seguro y pedir ayuda. Si se sienten estos síntomas durante la realización de actividades cotidianas, hay que volver a consultar

al médico y entretanto dejar de conducir.

- **Deben adaptarse los hábitos de conducción** a los cambios del estado de salud. Tener en cuenta que conducir en circunstancias adversas exige un esfuerzo extra.

- **Cuando se acude a la revisión del permiso**, es obligatorio llevar al Centro de Reconocimiento de Conductores el último informe del cardiólogo, para que el médico del centro conozca el estado de control de su enfermedad.

cir sin que un médico haya investigado la causa del mismo y haya sido tratada adecuadamente. "Aún si se trata, es necesario que pase un periodo de estabilidad, que la ley determina para cada tipo de arritmia, para volver a conducir. En el caso de las arritmias que no hayan tenido síncope y no puedan producirlos, la precaución fundamental es no usar el vehículo en fases de inestabilidad", puntualiza el doctor García Lledó.

LA ARRITMIA MÁS COMÚN ES LA FIBRILACIÓN AURICULAR Y AFECTA AL 4,4 % DE TODOS LOS ESPAÑOLES.

que no suelen ser un problema para seguir conduciendo. Incluso los tratamientos invasivos que se aplican sólo en algunos casos (por ejemplo, la ablación cardíaca) sólo obligan a los pacientes a renunciar al volante durante unos pocos días. Lo más importante es cumplir el tratamiento y seguir las indicaciones del especialista. "Si había riesgo de síncope antes de la prescripción del tratamiento, es necesario que el cardiólogo indique al médico evaluador del centro de conductores que este ha sido efectivo tras un periodo determinado de observación", concluye José Alberto García Lledó. ♦

BAJO CONTROL. Los fármacos que se usan para tratar esta dolencia no interfieren de forma importante con la capacidad de atención, de modo

HAGAMOS CAMINO AL ANDAR

La educación empieza en casa

Si hablamos de hábitos, actitudes y valores, el primer escenario educativo no es el aula, sino el hogar. **La familia es el espacio donde se construyen los cimientos del comportamiento ciudadano**, y también del comportamiento vial.

• David MELLADO DÍEZ

Los primeros años de vida constituyen una etapa extraordinariamente fértil para el aprendizaje. El desarrollo cognitivo, emocional y social se encuentra en ebullición. En ese periodo, niñas y niños aprenden por observación, repetición y experiencia directa.

La educación vial en la primera infancia no consiste en memorizar señales, sino en adquirir hábitos seguros en sus desplazamientos; cruzar la calle por lugares seguros, aprender a caminar, respetar a los demás, compartir espacios públicos y convivir. Son conductas sencillas que, repetidas y reforzadas, acaban formando parte de la identidad personal.

Los estudios sobre desarrollo infantil muestran que antes de los 12 años los menores presentan limitaciones psicofísicas claras: campo visual

reducido, dificultades para calcular distancias y velocidades, menor capacidad de anticipación del riesgo o toma de decisiones más lenta. Esto los sitúa en desventaja frente al tráfico y refuerza la necesidad de un acompañamiento educativo constante. Ese acompañamiento, naturalmente, empieza en casa.

SER UN EJEMPLO. La educación vial en familia tiene una fuerza incomparable

EN LA
EDUCACIÓN
VIAL DESDE LA
FAMILIA
**PESA MÁS LO
QUE SE HACE
QUE LO QUE SE
DICE.**

porque se basa en el ejemplo. El aprendizaje vicario -aprender observando- es especialmente potente en la infancia. La persona adulta que acompañando al menor cruza en rojo transmite mucho más que cualquier acción educativa posterior: está enseñando que las normas son negociables.

Del mismo modo, quien se abrocha el cinturón sólo "para que no le multen" está trasladando un mensaje dis-



CLAVES PARA FAMILIAS

- Infórmese de lo que están viendo en clase sobre educación vial.
- Cuide sus reacciones: mantenga la calma, no insulte, ceda el paso...
- ¿Existe escuela de padres y madres? ¿Su AMPA trabaja la educación vial? La coherencia entre familias y escuela es muy importante. Saber educar es imprescindible.
- Trabajen los valores en casa: comenten noticias de tráfico, observen juntos situaciones e invite a reflexionar.
- Conozca los límites y capacidades psicofísicas.
- Cada día ganarán autonomía, con o sin usted.



tinto al de quien explica que lo hace para proteger su vida y la de los demás.

Pesa más lo que se hace que lo que se dice. El vehículo familiar, los trayectos al colegio, o los viajes en vacaciones son auténticas aulas. En ellas se modelan actitudes como la prudencia, el respeto, la paciencia y la res-

ponsabilidad. La familia, por tanto, no sólo enseña normas: construye convivencia vial.

TRABAJO CONJUNTO.

Desde los primeros pasos, la educación vial en familia genera hábitos duraderos con una impronta profunda y difícil de borrar. Lo aprendido en la escuela



LOS TRES PILARES: FAMILIA, COLEGIO Y AMISTADES

Los centros educativos desempeñan un papel fundamental. Ofrecen contenidos sistemáticos, actividades didácticas, simulaciones y espacios de socialización entre iguales, pero los hábitos no se consolidan con una sesión puntual ni con una campaña esporádica. Se construyen día a día, en contextos reales. Y esos contextos son familia, centros educativos y amigos. Cuando el mensaje escolar no encuentra respaldo en casa, pierde fuerza. Por el contrario, cuando familia y escuela actúan de forma coordinada, el impacto se multiplica.

Las amistades en etapas tempranas no tienen la importancia que la familia y la escuela; sin embargo, en la adolescencia alcanzan un papel más que relevante.

Por ello conviene comenzar ese esfuerzo de coherencia y transmisión de valores familiares en edades tempranas puesto que la consolidación terminará aportando mayor tranquilidad a la familia llegada la adolescencia. Los siniestros viales relacionados con conductas imprudentes ponen de manifiesto que el problema no es sólo técnico, sino también educativo y cultural. La seguridad vial no depende únicamente

de infraestructuras o sanciones, sino de valores y actitudes. Educar en movilidad segura es educar en convivencia, es enseñar que nuestras decisiones afectan a los demás, es comprender que la libertad individual termina donde empieza el riesgo para el otro. Esa comprensión empieza mucho antes de sentarse al volante por primera vez. La evidencia es clara: los primeros aprendizajes son los más profundos, el ejemplo es más potente que cualquier norma escrita y los hábitos se construyen en el día a día. La escuela es imprescindible, pero no puede sustituir la influencia decisiva del hogar. Si queremos reducir la siniestralidad y formar personas responsables, que protejan sus vidas y las de los demás, la educación vial debe comenzar en la familia y mantenerse en ella con la misma intensidad –o incluso mayor– que en la escuela. Porque cruzar con prudencia, respetar una señal o abrocharse el cinturón no son simples actos mecánicos, son el resultado de la educación. Y sí, el mejor momento para comenzar con la educación vial es en la infancia, pero si no ha sido así, el segundo mejor momento es ahora.

conocen las capacidades y limitaciones particulares de sus hijos y así se puede adaptar y ajustar la exigencia. También son un espacio seguro para la autonomía progresiva, por lo que educar en movilidad segura facilita que los menores ganen independencia de forma progresiva y responsable.

Además, el entorno familiar puede aprovechar situaciones cotidianas para convertirlas en oportunidades educativas: comentar una noticia sobre tráfico, analizar una maniobra peligrosa observada en la calle o reflexionar sobre el uso del casco en bicicleta, por ejemplo.

LAS SOMBRAS. La educación vial en casa no requiere grandes recursos, más bien conciencia y coherencia. Sin embargo, no todo son fortalezas, también presenta carencias importantes que

conviene reconocer. Existe una preocupante incoherencia entre discurso y práctica. Se recomienda prudencia, pero se conduce con prisas; se habla de respeto, pero se insulta desde el volante; se prohíbe el móvil a los hijos, pero se utiliza mientras se conduce. A ello se suma la falta de una intencionalidad saludable, es decir, abordamos el tema como reacción tras un susto o un incidente, no con la intención de fomentar valores.

Cabe señalar que las desigualdades sociales también influyen: no todas las familias disponen del mismo tiempo, acceso a recursos o información para ejercer ple-

namente su papel educativo. Estas deficiencias no invalidan la educación vial en familia; al contrario, refuerzan la necesidad de apoyarla, por ejemplo, a través de escuelas de padres o programas que proporcionen orientación y herramientas prácticas. ♦

+info

Para facilitar la educación vial a las familias y docentes, la DGT ofrece un espacio en la web oficial con recursos gratuitos que recomendamos.

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



se consolida si la familia y la educación transmiten mensajes similares. En el entorno familiar los valores se interiorizan de otra forma, la seguridad vial deja de ser una imposición externa y se convierte en una convicción personal para preservar la vida propia, la salud y la convivencia. Las familias

Toda la actualidad para
una movilidad segura
en su pantalla.





ALBERTO ESPADA



¿Qué sucede si no doy de alta un VMP?

Esta inscripción es el paso previo para contratar el seguro de responsabilidad civil. Según lo dispuesto en la ley, carecer de este seguro puede ser sancionado con entre 200 y 610 euros de multa y circular sin él entre 300 y 800 euros en función de si el vehículo es considerado en el momento de la sanción como vehículo personal ligero o vehículo a motor (que pese más de 25 kilogramos y circule a más de 14 km/h según el baremo de la 'Ley del Seguro').

REGISTRO DE VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP)

Manual de uso

Los VMP deben inscribirse en el Registro Nacional de Vehículos, obtener el adhesivo identificativo que les corresponde y ubicarlo en el lugar reservado para ello. Así quedarán correctamente identificados. Dicho registro se puede realizar a través de la **sede electrónica de la DGT**. Una vez se tenga esa identificación, es posible contratar el seguro obligatorio.

¿CÓMO DAR DE ALTA UN VMP?

• **Si el vehículo está certificado:** en ese caso cumple los requisitos del Manual de Características de los VMP y posee una chapa identificativa troquelada con sus datos. En el momento de la inscripción en el registro de la DGT, además de los datos del titular (NIF/NIE, domicilio, teléfono y mail), se deben aportar otros como el número de certificado y el número de serie, que constan en esa placa de

marcaje y en la ficha técnica del vehículo. Una vez abonada la tasa, el propietario obtiene su número de inscripción y la DGT expide un certificado digital con el que poder conseguir la etiqueta identificativa en un manipulador de placas.

• **Si el vehículo no está certificado:** estos VMP son anteriores a enero de 2024, no cumplen el Manual de Características y no poseen certificado de circu-

lación ni chapa identificativa. De forma excepcional se pueden inscribir en el registro, pero su identificación es TEMPORAL y no podrán circular a partir del 22 de enero de 2027. En su caso, en el certificado de inscripción constará el número de certificado Z000 y un número de serie asignado por DGT. Además se indicará en el mismo que es un VMP no certificado.

En ambos casos el trámite puede realizarse a través de la sede electrónica de la DGT, identificándose a través de cl@ve o DNI o certificado electrónico, y conlleva el pago de una tasa de 8,67 euros. ♦

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-pro.dgt.gob.es/es/asistentes/asistente-tasas/>

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN



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

PORTAL DE LA DGT

dgt.es/inicio/



Jefaturas Provinciales y Oficinas Locales de Tráfico
<https://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:
<https://etraffic.dgt.es/>



NLM

Última Matrícula (18/03/2026)

Todos los trámites y cómo realizarlos

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



On line

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



Registro electrónico

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



App miDGT

Disponible para Iphone
y Android.



Teléfono

Llamando al 060
(atención al ciudadano).



Presencial

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



Colaboradores

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

PERMISOS DE CONDUCIR

Informe de datos de conductor	•		•		•	
Consulta de saldo de puntos	•		•	•		
Certificado de puntos		•			•	
Información de centros de recuperación de puntos	•				•	
Información de cursos de conducción segura y eficiente	•					
Renovación del permiso de conducir próximo a caducar		•			•	• M
Duplicado de permisos por deterioro, pérdida o robo	•			•	•	
Duplicado de permisos por cambio de datos	•	•			•	
Solicitud del permiso internacional		•			•	
Permisos para mercancías peligrosas ADR					•	
Canje, inscripción, renovación y sustitución de permisos de la UE y EEE					•	
Canje de permisos extracomunitarios		•			•	
Canje de permisos profesionales para países sin convenio					•	
Canje de permisos expedidos por cuerpos de seguridad españoles					•	
Canje de permisos de diplomáticos acreditados en España	•					
Estado de la tramitación de un permiso de conducir	•			•	•	
Cambio de dirección para notificaciones	•		•	•	•	• A
Solicitud de examen teórico por libre		•			•	
Traslado de expediente de examen a otra autoescuela		•			•	
Anulación de citación a examen		•			•	
Consulta de notas de examen	•		•		•	

VEHÍCULOS

Transferencia o cambio de titularidad de un vehículo		•			•	
Entrega de un vehículo a una compraventa		•			•	
Notificación de venta de vehículos		•			•	
Baja temporal de vehículo y prórroga de la baja	•	•	•		•	
Baja definitiva ordinaria y de vehículos históricos	•	•			•	• D
Baja definitiva de un Vehículo de Movilidad Personal (VMP)	•				•	
Baja definitiva de vehículos que ya no existen materialmente		•			•	
Baja definitiva de vehículos por traslado a otro país		•			•	
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 de un vehículo	•		•	•	•	
Aviso de llamadas a revisión de un vehículo	•		•		•	
Cambio de domicilio fiscal	•	•	•	•	•	• A
Comunicación del conductor habitual	•				•	
Matriculación de vehículos nuevos y provenientes del extranjero		•			•	
Inscripción de un Vehículo de Movilidad Personal (VMP)	•				•	
Cambio de servicio a vehículo histórico (Grupo A)		•			•	
Matriculación de vehículo como histórico (Grupo B)		•			•	
Revertir condición de vehículo histórico a ordinario		•			•	
Solicitud de matrícula de nuevo formato (rematriculación)		•			•	
Matriculación temporal para particulares (placas verdes)		•			•	
Cambios en características no reflejadas en permiso de circulación		•			•	

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	•					

TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

Cómo solicitar la Dirección Electrónica Vial (DEV)

La Dirección Electrónica Vial (DEV) es un **buzón electrónico** para recibir comunicaciones y notificaciones de manera telemática, con los mismos efectos jurídicos que que las notificaciones en papel.

Además de la DGT, otros organismos con competencias de tráfico pueden hacer notificaciones a través de la DEV: Servicio Catalán de Tráfico, Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco y ayuntamientos incorporados al sistema.

• **Alta voluntaria.** El alta en la DEV es voluntaria para las personas físicas y obligatoria para las personas jurídicas desde el 1 de noviembre de 2022.

• **Canal exclusivo.** Una vez dada de alta la DEV, las notificaciones de sanción le llegarán únicamente a través de este canal.

• **Revise su buzón.** Podrá consultar sus notificaciones directamente en la aplicación DEV, entrando con su certificado o DNI electrónico. La DGT le avisará de las nuevas notificaciones a través del correo electrónico y del móvil.

Puede registrarse, cancelar, consultar o modificar su DEV en la Sede Electrónica de la DGT (sede.dgt.gob.es). Sólo necesita:

- **DNI electrónico** o **certificado digital** en vigor.
- Facilitar un **correo electrónico** y un **número de teléfono de contacto** para recibir los avisos correctamente.

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

• LLAMADAS A REVISIÓN	Nº 276
• INFORME DE UN VEHÍCULO	Nº 275
• CANJE DIGITAL DEL PERMISO	Nº 274
• RECUPERAR PUNTOS	Nº 273

**NO QUIERES
PERDERTE
NADA**



**Y TERMINAS
PERDIENDO LO
TODO**

1 DE CADA 3 PERSONAS CRUZA MIRANDO EL MÓVIL



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico