

TRÁFICO Y Seguridad Vial

AÑO XLII | JUNIO 2026 | N° 278



TELÉFONO DE ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS DE SINIESTROS VIALES

018

Una llamada,
toda la ayuda



Entrevista:
Alba Vázquez, piloto
de automovilismo

Autocaravanas:
la normativa
se pone al día

Sillitas:
suspensión en
prevención



16 **EN MARCHA EL TELÉFONO 018 PARA LAS VÍCTIMAS.** El pasado abril comenzó este servicio que presta asesoramiento a quienes han sufrido un siniestro vial.



29 **COCHES USADOS QUE IMPORTAMOS.** Estos vehículos suponen el 11 % del total de las matriculaciones. La mayor parte de ellos proceden de Europa.



36 **EL 'BOOM' DE LAS AUTOCARAVANAS.** Cada vez son más las personas que optan por esta forma de hacer turismo porque da más independencia para viajar.



46 **ALBA VÁZQUEZ, piloto de automovilismo.** Asegura que debemos dejar la velocidad para los circuitos y evitar así poner en peligro a los demás en la carretera.



49 **¿MANUAL O AUTOMÁTICO?** Aunque la mayoría de conductores defienden el cambio de marchas manual, cada vez más son los que optan por el segundo.



56 **CÓMO PASARSE AL GLP.** En el momento actual, adaptar nuestro motor a este combustible puede ser una buena alternativa, aunque requiere un notable desembolso inicial.

3	EDITORIAL
4	LAS LOCURAS
6	BREVES
8	NOTICIAS INTERNACIONALES
10	EL TEST
12	CONDUCIR MEJOR: Subviraje, sobreviraje y frenada de emergencia
15	LA FOTO: 5 años de las Calles 30
16	EN PORTADA: El teléfono 018
22	Entrevista a José Luis Chica, exdirector del Centro Nacional de Gestión del Tráfico
26	¿Sabemos utilizar los SRI?
29	Los vehículos que importamos de Europa
32	Preparados para el eclipse de agosto
34	Francia echa el freno
36	El 'boom' de las autocaravanas
40	El Museo del Automóvil de Salamanca
43	La Cumbre Iberoamericana mira a la Seguridad Vial
46	ENTREVISTA: Alba Vázquez, piloto de automovilismo
49	TRÁFICO DEL MOTOR: Cambio de marchas, ¿manual o automático?
52	BANCO DE PRUEBAS
54	NOTICIAS DEL MOTOR
56	VEHÍCULOS AL DÍA: Cómo pasarse al GLP
58	EL OBSERVATORIO: La siniestralidad de los más jóvenes
60	SALUD VIAL: La enfermedad de Parkinson
62	EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Evaluar para avanzar
65	Cómo obtener el permiso internacional
66	CARTA DE SERVICIOS
67	EL TRÁMITE: Duplicado del permiso de conducir

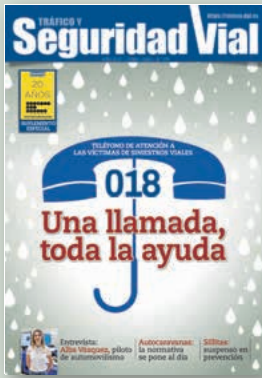
Un necesario punto de inflexión

El 1 de julio de 2006 entraba en vigor la reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que implantó en España el permiso de conducir por puntos. En esos momentos, era una medida que demandaba una gran parte de la sociedad. A partir de ese día, 21,5 millones de conductores españoles estrenaron los 12 puntos en su permiso, mientras que otros 2 millones, con una antigüedad del carné inferior a 3 años, comenzaban el camino con 8 puntos. En ambos casos, el saldo podía ir aumentando hasta los 15 puntos para quienes fueran buenos conductores. Igualmente, quienes cometieran determinadas infracciones irían perdiendo esos puntos o incluso la vigencia del permiso.

Veinte años después es el momento de hacer balance, reflexionar y valorar la efectividad de esa medida. Un primer vistazo a los datos demuestra que esa reforma supuso un punto de inflexión en la evolución de la siniestralidad vial en España. En 2003, el año anterior a anunciar la implantación del permiso por puntos, en España teníamos 128 personas fallecidas por millón de habitantes. En el año 2026, estamos en 35 personas fallecidas por millón de habitantes. Una reducción del 71 %. Dicho de otra manera, hemos pasado de estar a la cola de Europa a colocarnos entre los mejores. Es lo que podríamos llamar la revolución silenciosa de la seguridad vial en España.

Pero el objetivo del permiso por puntos no era únicamente sancionar las conductas inapropiadas al volante. Iba mucho más allá, ya que tenía y tiene una vertiente pedagógica y de concienciación cuyo objetivo no es otro que mejorar nuestras actitudes al volante. Cuando un conductor pierde sus puntos o el permiso, el sistema da la opción de recuperarlos a través de cursos de sensibilización y reeducación, unas sesiones que, entre otras cosas, incluyen testimonios directos de víctimas de los siniestros viales. En estos veinte años, se han impartido 74.401 cursos para la recuperación del permiso y 67.593 para la recuperación parcial de puntos.

En definitiva, una mirada al retrovisor de estas dos décadas nos muestra que la entrada en vigor del permiso por puntos supuso un hito en la historia de la seguridad vial en España y, por qué no decirlo, pocas decisiones políticas han tenido un efecto tan directo, positivo e inmediato.



AÑO XLII
NÚMERO
278/2026

AÑADE Diseño y comunicación

Directora:
ALICIA DELGADO
(adelgadoh@dgt.es)

Maquetación: NODOS
Redactores:
Carlos Nicolás (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:
Secciones: Vehículos al Día: Diego de la Vega. Educación: David Mellado Díez; El Observatorio: Jesús Eloy Bedoya
Infografía: Añade Diseño y Comunicación y Ogilvy
Fotografía: Amapola Creativa
Redacción:
c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.
Teléfono directo: 91 301 84 27.
<http://revista.dgt.es/>

CONSEJO EDITORIAL
Francisco de las Alas-Pumariño, Juan José Arriola, Susana Estévez, Álvaro Gómez, Nuria López de la Cova, 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



1 UN COCHE PARADO

En una vía con dos carriles por sentido (una autopista o autovía), vemos un coche parado. Como el arcén no es muy ancho, el vehículo inmovilizado está invadiendo el carril derecho de la circulación. En ese momento, se observa que el tráfico es bastante fluido.



2 MARCHA ATRÁS

De repente, el coche en cuestión arranca y comienza a circular marcha atrás. Se observa que en esa dirección hay una señal que indica una salida. Se trata de una maniobra de circulación extremadamente peligrosa.



3 MUY ARRIESGADO

Sin duda, circular marcha atrás en una autopista o autovía como esta es una maniobra de riesgo extremo y hacerlo durante bastantes metros lo es aún más. En realidad, se trata de una infracción muy grave, que vulnera el artículo 32 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial (LTSV) y el artículo 80.4 del Reglamento General de Circulación (RCIR).

MULTA DE 500€

PÉRDIDA DE 6 PUNTOS



1

NUEVOS VEHÍCULOS

En los últimos años han surgido nuevos medios de transporte. Ese es el caso de los VMP (vehículos de movilidad personal), entre los que están incluidos los populares patinetes eléctricos. En esta "locura" tenemos a dos personas con dos de estos vehículos que se aproximan a un cruce con una señal de stop.



2

MISMAS NORMAS

Los VMP son vehículos de una o más ruedas, dotados de una única plaza y propulsados exclusivamente por motores eléctricos con una velocidad máxima comprendida entre 6 y 25 km/h. Y están obligados a cumplir las mismas normas de circulación que los demás. Por lo tanto, ante una señal de stop deben detenerse.



3

INFRACCIÓN GRAVE

Como podemos observar en las imágenes, ninguna de las dos personas que va en esos patinetes eléctricos respeta la señal de stop (no se detienen), lo que supone una infracción grave, según el artículo 145 del Reglamento General de Circulación y el 53.1 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial.

MULTA DE 200 €



¿UN PROBLEMA SOCIAL?

Es una verdad mundialmente contrastada que cuando vamos al volante el móvil está mejor guardado. Y eso es precisamente lo que no hacen estos dos conductores, que circulan más pendientes de lo que ocurre en su pequeña pantalla que de la carretera. Uno de ellos, incluso, sujeta el teléfono con las dos manos, olvidando el volante. Lo repetimos una vez más: conducir y mirar el móvil son dos actividades incompatibles porque una mínima distracción puede tener consecuencias trágicas. Además, están vulnerando el artículo 76 letra g) de la LTSV.



MULTA DE 200 € | PÉRDIDA DE 6 PUNTOS

EL CLIC DE LA VIDA

El cinturón es el elemento de seguridad pasiva de los vehículos que más víctimas mortales ha evitado desde que se inventó en 1959, ya que, en caso de impacto, impide que los pasajeros se golpeen entre sí o con los elementos del vehículo. En un choque frontal, llevarlo abrochado disminuye en un 90 % el riesgo de fallecimiento y de sufrir heridas graves en la cabeza. A pesar de los reiterados mensajes al respecto, las dos personas de esta imagen no lo utilizan. Según los datos provisionales de las vías interurbanas, 360 personas fallecieron en un siniestro vial entre el 1 de enero y el 31 de mayo de 2026. De ellas, 44 no hacían uso del cinturón de seguridad en el momento del siniestro: 39 viajaban en turismo, 2 en furgoneta y 3 en camión. Estas dos personas de la imagen vulneran el artículo 47 de la LTSV y el 117.1 del RCIR: las dos recibirán una multa de 200 € y el conductor, además, pierde 4 puntos.



MULTA DE 200 € | PÉRDIDA DE 4 PUNTOS

Aparcamiento para discapacitados

Cuatro ciudades españolas y Google han apostado por un proyecto piloto que busca mejorar la movilidad urbana de las personas con discapacidad. A Coruña, Valencia, Zaragoza y Badajoz son las ciudades que, junto con Génova, participarán en Spo4Dis, que, gracias a la financiación de Google y con tecnologías basadas en el mapeo satelital, la IA y Street View permitirán localizar rápidamente plazas reservadas para personas con movilidad reducida. La iniciativa ha sido ideada junto con la Asociación para Personas con Movilidad Reducida (AsoPMR).



Un refuerzo para los exámenes de conducir

El pasado mes de mayo, la Dirección General de Tráfico puso en marcha un Plan de Refuerzo Operativo de Exámenes (PRO) en Lleida, Navarra, Almería y Palma de Mallorca, con el objetivo de movilizar todos los recursos y examinadores disponibles para garantizar así un correcto servicio de exámenes prácticos del permiso de conducción B. Se

atendió así a las demandas de las asociaciones de autoescuelas de esas provincias. Sin embargo, tras la puesta en marcha del Plan, la presentación de alumnos no ha llegado al 10 % de las cifras que se manejaban: en Navarra se presentaron a los exámenes 275 alumnos; en Lleida, 312; en Almería, 630, y en Palma de Mallorca, 407.



Dos decretos para acelerar la movilidad sostenible

Con la aprobación de dos nuevos decretos se avanza en la estructura diseñada por la Ley de Movilidad Sostenible. Dichas normas establecen la composición y funciones de dos organismos que serán fundamentales a la hora de implementar las medidas recogidas en la Ley (en vigor desde el 5 de diciembre de 2025): el Foro Territorial de Movilidad Sostenible y el Consejo Superior. El primero se configura como un instrumento de cooperación entre todas las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad. El segundo, por su parte, será el órgano encargado de asesoramiento, consulta y debate de la Administración sobre transportes, además de estar abierto a la participación de los sectores económicos, las organizaciones sociales y los usuarios.

Jerez: un gran premio más seguro

El dispositivo especial desplegado por la Dirección General de Tráfico (DGT) entre el 24 y 26 de abril con motivo del Gran Premio de Motociclismo de España, celebrado en Jerez de la Frontera (Cádiz), ha logrado reducir de forma notable el tiempo de evacuación de los asistentes y ha contribuido a mejorar la seguridad vial gracias a las medidas adoptadas. Entre ellas destaca

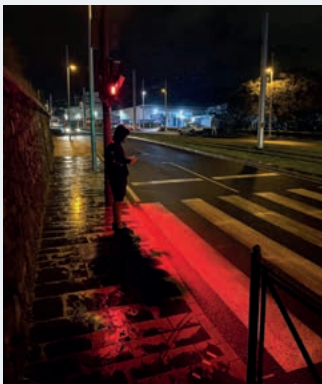
la incorporación de nuevas aplicaciones de los sistemas inteligentes de transporte, como tres paneles portátiles de mensaje variable -adicionales a los paneles fijos ya existentes- gestionados a través del SCADA, sistema único de la DGT. Todo ello ha permitido ofrecer información en tiempo real a los usuarios, con una media de 15 comunicaciones cada hora.



El coche sigue siendo el rey

A pesar de que el transporte colectivo ha alcanzado la cuota máxima de uso llegando al 26,1 % de los desplazamientos, la realidad es que por cada viajero-kilómetro en vehículo colectivo hay 3 en coche privado. Esta es la principal conclusión del informe anual del Observatorio del Transporte y la Logística en España (OTLE). La parte positiva es que 3 de cada 4 nuevos viajeros-kilómetro en 2025 lo han hecho en transporte colectivo. También

destacan los más de 430 millones de horas perdidas en retenciones en los desplazamientos al trabajo. Además, el transporte público ha batido récords de personas transportadas mensualmente, con 440 millones al mes, un 4 % más que en 2024. Y el autobús se consolida como líder en el transporte colectivo por su capacidad de llegar a cualquier lugar y garantizar la capilaridad de la red.



Un semáforo en el suelo contra los atropellos

Cada vez más, los peatones cruzan con la atención centrada principalmente en la pantalla de sus teléfonos móviles, al margen de lo que sucede a su alrededor. Como medida de refuerzo para las personas distraídas que miran hacia abajo y no advierten las señales convencionales, el Ayuntamiento de La Laguna, en Santa Cruz de Tenerife, ha instalado el primer semáforo que proyecta una luz roja sobre el asfalto para que los peatones poco atentos la puedan ver.

El seguro paga 431 millones en servicios sanitarios a víctimas

El año pasado las empresas que gestionan el seguro del automóvil dedicaron 431 millones de euros al pago de la atención sanitaria de las víctimas de siniestros de tráfico, asegura el último informe de la patronal del seguro UNESPA. Este volumen se reparte casi a partes iguales entre los abonos a la sanidad pública (212) y a la sanidad privada (219), aunque hay diferencias sustanciales entre ambas dependiendo de la comunidad autónoma. Este gasto responde a los 1,03 millones de expedientes gestionados por las compañías de seguros, para la asistencia a conductores (59,2 % de los atendidos), ocupantes (29,3 %) y peatones (11,5 %).



Al volante, cero sustancias

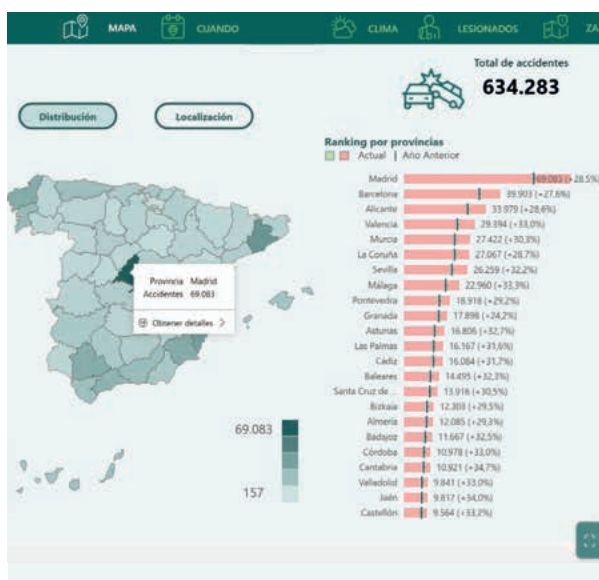
Los controles para la detección de alcohol en los conductores son algo generalizado en la mayoría de los países que buscan reducir las tasas de siniestralidad al volante. Sin embargo, los controles para detectar la presencia de drogas en usuarios de la vía no son tan comunes. De hecho, España es el tercer país, por detrás de Australia y Francia, en número de este tipo de pruebas, que en 2024 arrojaron un 5,46 % de positivos en sustancias psicoactivas. Esta circunstancia originó el 5 % de las sanciones que en 2024 en



DLIRIOS

España implicaron pérdida de puntos en el permiso de conducir. Además, el 17 % de los conductores fallecidos dio positivo en drogas. Estos fueron algunos de los datos que se dieron a conocer en el seminario internacional 'Regulating Drug Driving to Protect All Road Users' organizado por la Fundación

Mapfre y el European Transport Safety Council (ETSC) el pasado 28 de abril, y en el que se impulsó junto a instituciones públicas, organizaciones privadas, entidades de prevención y asociaciones de víctimas, una hoja de ruta con 23 medidas para reducir el impacto de las drogas en la seguridad vial.



Presentado el mapa de la siniestralidad del último lustro

La Oficina España de Aseguradores de Automóviles (OFESAUTO) ha presentado una plataforma en la que se recogen todos los siniestros viales en los últimos años en los que ha intervenido una grúa perteneciente a una compañía aseguradora. Esta herramienta, que puede

consultarse en <https://mapa-ofe-sauto.tirea.es/>, integra datos de asistencia en carretera, del Sistema de Gestión de los Convenios de Asistencia Sanitaria y datos meteorológicos de la AEMET, y ofrece vistas de Zonas de Alta Peligrosidad, situación climática, temporalidad o lesionados.

Autobuses con prioridad semafórica

Zaragoza ha aprobado un sistema que dentro de cuatro años se instalará en un centenar de cruces de la ciudad para que los semáforos den prioridad a los autobuses urbanos. De esta forma se busca que el transporte público colectivo mejore su regularidad, además de garantizar el cumplimiento de su horario. Si bien los autobuses tendrán prioridad sobre el transporte privado, aunque menos que la que tiene hoy la línea de tranvía Valdespartera-Parque Goya II, que se aplica a todo el trazado y en todo momento.





■ EL SALVADOR

SRI en tránsito

Desde el 29 de diciembre de 2025, la Ley de Tránsito salvadoreña establece que los niños menores de 5 años que viajen en turismos deben usar un sistema de retención infantil (SRI). La reforma busca reducir el riesgo de lesiones graves o muertes en menores de edad provocadas en accidentes viales. En caso de viajar con un menor de esa edad en un taxi o servicio similar, son los padres y no la empresa de transporte de pasajeros los que están obligados a aportar el SRI para el trayecto.



PRÓXIMAS CITAS

- **Del 6 al 10 de julio. Toulouse (Francia)**
World Conference on Transport Research
- **20 y 21 de julio. Nueva York (EE.UU.)**
UN High-Level Meeting on Improving Global Road Safety
- **22 y 23 de julio. Tokio (Japón)**
International Conference on Traffic and Transportation Engineering ICTTE
- **3 y 4 de agosto. Lagos (Nigeria)**
International Conference on Road Safety (ICRS)
- **28 de agosto. Salvador (Brasil)**
Conferencia Internacional sobre Seguridad Vial, Accidentes de Tráfico y Prevención de Lesiones (ICTSRAIP-2026)

■ REINO UNIDO

Pruebas de **visión** para los mayores

Tras una consulta popular que finalizó el pasado mes de mayo, el Reino Unido estudia la necesidad de establecer pruebas obligatorias de visión para los conductores mayores de 70 años. El Gobierno británico también evaluará la posibilidad de solicitar exámenes cognitivos a este colectivo de conductores en casos determinados. Ambas medidas pretenden abordar el envejecimiento de la población conductora, aunque de legislarse a este respecto no se espera ningún cambio normativo hasta 2027.



■ CANADÁ

Tecnología contra el **alcohol**

Representantes de la asociación canadiense 'Madres contra la Conducción bajo los Efectos del Alcohol' (MADD) se han reunido con el ministro de Seguridad Pública, Gary Anandasangaree, para solicitar que los sistemas de detección de alcohol sean obligatorios en los vehículos. Esta tecnología detectaría cuándo los conductores están ebrios e impediría o limitaría el funcionamiento de sus vehículos. Entre las opciones propuestas se incluyen



sensores que miden los niveles de alcohol a través de las yemas de los dedos y/o escáneres que evalúan la alteración de las facultades mediante los movimientos de ojos y cabeza.

La conducción bajo los efectos del alcohol es una de las principales causas de mortalidad en carretera en Canadá. En 2022, 521 vidas se perdieron por este motivo.

■ PAKISTÁN

Medidas **urgentes**

El Tribunal Superior de Sindh, una de las cuatro provincias más grandes de Pakistán, ha ordenado a la Autoridad Nacional de Carreteras que presente una hoja de ruta para la implementación de un programa de reforma de la seguridad vial. Este tribunal había constituido un comité para investigar las causas de los siniestros viales ocurridos en su región y en su informe final solicita, entre otras medidas, la mejora y re-



habilitación de la infraestructura vial, la expedición de licencias de conducir y la mejora

tanto de la educación vial como de la respuesta a las emergencias de tráfico.

■ COLOMBIA

Elevada siniestralidad de **motoristas**

A pesar de los esfuerzos por frenar las cifras de siniestralidad en este colectivo, los usuarios de motos y motocicletas siguen siendo las principales víctimas mortales de los accidentes de tráfico en Colombia. Sólo en el primer trimestre de este año se han registrado 1.481 motociclistas fallecidos, un promedio de 16,5 muertes diarias, según datos de la Agencia Nacional de Seguri-

dad Vial. Este organismo afirma que, en 2025, en 8 de cada 10 siniestros mortales estuvo involucrada una moto. Por todo ello, plataformas como 'Conduce a 50, vive al 100' plantean la necesidad de promover políticas que no incentiven la compra masiva de motos y reforzar las que apuesten por que en las grandes ciudades los desplazamientos sean en transporte público y en bicicleta.



■ AUSTRALIA

Nuevo **plan** a final de año

El Estado de Nueva Gales del Sur, en el que se encuentra Sídney, está debatiendo su nuevo Plan de Acción para la Seguridad Vial. Tras una consulta en la que han participado los ayuntamientos, la industria del automóvil, expertos en seguridad vial y todos los usuarios de las vías públicas, se ha empezado a trabajar en un texto que se espera que esté aprobado

a finales de este año. El nuevo plan establecerá las prioridades del Gobierno en materia de seguridad vial hasta 2031, centrándose en la prevención, la educación, el cumplimiento de la normativa y la creación de una infraestructura vial más segura. En lo que va de año, en esta región australiana han perdido la vida en la carretera 119 personas.

■ CHINA

Policías **robot**

Se llama Mornine M1 y 1.000 de ellos se van a desplegar en diferentes ciudades chinas para ayudar en el control del tráfico. Es un robot humanoide, fruto de la colaboración de las empresas Grupo Chery e AiMoga, que va a dar el salto a las calles del gigante asiático

para hacer algunas de las funciones de la policía de tránsito. El robot tiene apariencia femenina, habla, camina, ve (lleva incorporado un sistema LiDAR, cámaras y radar) y, en sus nuevas labores como policía, podrá detectar infracciones, comunicarlas, aplicar y explicar la ley, gestionar flujos de tráfico e interactuar con los conductores.



■ INDIA

Escolares más **seguros**

El aumento de los accidentes en los que se ven involucrados menores en la región de Telangana ha obligado a las autoridades de esta comarca a poner en marcha un proyecto pionero: el primer plan específico de Seguridad Vial Infantil de la India. Este programa tiene como objetivo crear carreteras, zonas esco-



lares e infraestructuras peatonales más seguras para niños y adolescentes. La iniciativa, apoyada por UNICEF, priorizará la mejora de la seguridad

en las zonas escolares y la creación de vías para peatones, y promete una aplicación estricta de las normas cerca de los centros educativos.

¿SABÍAS QUÉ ...?

Dan dinero por **no conducir**

5.000 euros al año durante un periodo de cinco años: esa es la atractiva propuesta que ha hecho el gobierno de Malta a través de su oficina de transportes a los residentes menores de 30 años que renuncien a conducir durante un lustro. El objetivo de este incentivo económico es reducir el número de personas que poseen y utilizan un permiso de conducir B y, en consecuencia, el número de vehículos que circulan por las carreteras maltesas. Aunque para adscribirse al plan hay que cumplir algunos requisitos como haber residido en Malta los últimos siete años y que el permiso de conducir tenga una antigüedad mínima de un año.



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 Circula con un turismo con remolque; ¿puede entrar en una vía con esta señal?

- A. Sí, cuando el remolque tenga un solo eje.
- B. No, con ningún vehículo que arrastre un remolque.
- C. Sí, con cualquier conjunto de vehículos.



2 El consumo de cannabis afecta al comportamiento del conductor porque...

- A. aumenta su nivel de atención.
- B. aumenta su tiempo de reacción.
- C. disminuye la somnolencia.

3 ¿Puede adelantar en un túnel con un solo carril para cada sentido?

- A. No, ya que su sentido de la marcha sólo dispone de un carril.
- B. Sí, si en sentido contrario no circula ningún vehículo.
- C. No; en los túneles siempre está prohibido adelantar.



4 Si se ve obligado a circular con una rueda de repuesto de uso temporal o de emergencia, ¿qué debe tener en cuenta?

- A. Las indicaciones de los fabricantes de este tipo de repuestos.
- B. Que si está homologada su duración es la misma que la de una rueda normal.
- C. Que su presión debe ser superior a la de las otras tres ruedas.



5 Estas marcas viales azules indican...

- A. la zona en que se permite estacionar, al igual que las marcas blancas.
- B. que en ciertos periodos del día, la duración del estacionamiento está limitada.
- C. que está prohibido estacionar.



6 Factores variables como la cantidad y la calidad del sueño, el consumo de medicamentos sedantes o la monotonía en la conducción, ¿afectan por igual a todos los conductores?

- A. Sólo a los conductores que circulan principalmente de noche.
- B. No; el mismo factor puede afectar de manera distinta a dos personas.
- C. Sí.



7 En vía urbana, cuando utilice el carril que más convenga a su destino, ¿puede abandonar dicho carril?

- A. Sí, para prepararse a cambiar de dirección, adelantar, parar o estacionar.
- B. No, en ningún caso.
- C. Sí, pero sólo para cambiar de dirección.

8 En una vía urbana, ¿debe tocar el claxon para advertir que va a realizar un adelantamiento?

- A. Sí, salvo que se encuentre cerca de un hospital.
- B. Sí, siempre que sea a intervalos cortos y el sonido no sea estridente.
- C. No.



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...



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

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

9 Circula con la luz de largo alcance y se acerca a un vehículo que circula a menor velocidad en su mismo sentido de la marcha; ¿debe sustituir la luz de carretera por la de corto alcance?

- A. No, ya que no es necesario ni aconsejable.
- B. Sí, para evitar la posibilidad de deslumbramiento a través del espejo retrovisor.
- C. Solo si no tiene intención de adelantar.



13 ¿Cuál es una de las infracciones que cometen los conductores con mayor riesgo para los peatones?

- A. No respetar la prioridad en los pasos para peatones.
- B. Circular por una autovía en sentido contrario al establecido.
- C. No mantener la distancia de seguridad con el vehículo que circula delante.



10 Si un conductor inicia un adelantamiento y se producen circunstancias que hacen difícil finalizar la maniobra...

- A. debe regresar a su carril y advertirlo a los que circulan por detrás.
- B. el conductor del vehículo adelantado está obligado a apartarse al arcén.
- C. debe acelerar y terminar la maniobra, aunque genere una situación de riesgo.



14 ¿Quién está obligado a cuidar de que los pasajeros de un vehículo mantengan la posición adecuada para garantizar la seguridad?

- A. Los pasajeros mayores de edad.
- B. El pasajero que ocupe el asiento delantero.
- C. El conductor.

con más detalle

11 Al circular con el sol de frente con riesgo de deslumbramiento, ¿debe extremar las precauciones al cruzar los pasos de peatones?

- A. Sí, porque el sol se refleja en la retina y proyecta imágenes distorsionadas.
- B. Sí, porque puede deslumbrar al conductor y no percibir bien a los peatones que estén cruzando.
- C. No, porque si el parabrisas está limpio la radiación solar y el deslumbramiento disminuyen.



Circular con el sol de frente puede ocasionar deslumbramientos, fatiga visual o ceguera temporal que reducen la visibilidad, por lo que es importante extremar las precauciones para evitar riesgos como los que pueden producirse al aproximarse a los pasos de peatones. Debe reducir la velocidad para detenerse cuando sea necesario y evitar así el riesgo de atropello, ya que se debe tener cuidado con los peatones que estén cruzando y con los que estén a punto de cruzar. Otras precauciones que ayudan a minimizar los efectos del deslumbramiento pueden ser utilizar gafas de sol polarizadas, bajar el parasol, etc.

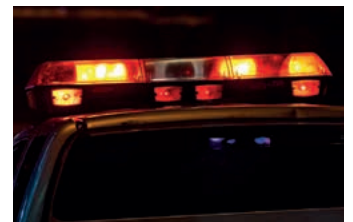
12 ¿A qué velocidad máxima tiene permitido circular un ciclomotor por esta carretera convencional con un carril para cada sentido de la circulación?

- A. 45 kilómetros por hora.
- B. 80 kilómetros por hora.
- C. 60 kilómetros por hora.



15 Si un vehículo de la policía de tráfico se sitúa detrás de usted y enciende un dispositivo con una luz roja destelleante hacia delante, ¿qué debe hacer?

- A. Detenerse y, en su caso, seguir las instrucciones del agente.
- B. Reducir la velocidad y apartarse a la derecha, para facilitar el adelantamiento.
- C. Detenerse en el lado izquierdo de la calzada, delante del vehículo policial.



test SOLUCIONES

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

CÓMO REACCIONAR A SUBVIRAJES, SOBREVIRAJES Y FRENADAS DE EMERGENCIA

No pierda el control

Comprender cómo se produce una situación crítica en la carretera permite evitarla y conducir de forma más segura. Hablamos de subvirajes, sobrevirajes y frenadas de emergencia: saber cómo reaccionar correctamente evita complicaciones mayores.

• Carlos NICOLÁS FRAILE
• Ilustraciones: AÑADE DISEÑO Y COMUNICACIÓN

Entradas en una curva... y el coche hace algo inesperado. El exceso de velocidad, de aceleración o de giro, una mala trazada o un movi-

miento brusco pueden hacer que, de pronto, nuestro vehículo deje de obedecernos. El subviraje y el sobreviraje son situaciones en las que el coche no sigue la trayectoria deseada en curva. Y son completamente evitables si se circula a una velocidad adecuada con neumáticos en buenas condiciones.

1 Giro insuficiente

El subviraje es una de las formas más habituales de pérdida de adherencia en la conducción. Se produce normalmente con tracción delantera, cuando el coche gira menos de lo necesario, no sigue la trayectoria adecuada y se va hacia el exterior de la curva: "Entradas en la curva de-

masiado rápido, intentas girar, pero el coche no responde como esperas y se va de frente. Esto ocurre porque se exige a los neumáticos delanteros más agarre del que pueden dar", explica Miguel Ángel Sánchez, responsable del Área de Formación de Conductores de la DGT.

"Toda la dinámica gira en torno al neumático. Actúan tres fuerzas sobre él: vertical, longitudinal y lateral; cuando sobrepasas el límite de agarre, empieza a derrapar", asegura Álvaro Espinosa, director técnico de la Escuela de Conducción de Volkswagen.

'empujan' al coche fuera de la vía: "Las pérdidas de control empiezan antes de la curva, no durante", afirma Sánchez. Una frenada (o aceleración) violenta dentro de la curva también puede alterar el equilibrio y sobrecargar el eje delantero. Errores de conducción, cometidos con frecuencia en condiciones desfavorables, que disparan las posibilidades de perder la adherencia sobre el asfalto y el control del vehículo.

¿Y qué ocasiona esta pérdida de adherencia? Los expertos señalan una mala anticipación y demasiada velocidad como las causas que

Subviraje: 'abrir' la curva

Las ruedas delanteras pierden adherencia antes que las traseras, el coche gira menos de lo necesario y tiende a seguir recto.



Sobreviraje: riesgo de 'trompo'

Las ruedas traseras pierden agarre, el coche se va de atrás y desliza con riesgo de trompo.



Velocidad excesiva



Levantar bruscamente el pie del acelerador

Frenar dentro de una curva

Pavimento deslizante

¿CÓMO REACCIONAR?



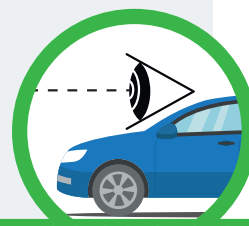
Levante el pie del acelerador con suavidad.



No frene fuerte.



Gire el volante hacia el lado del derrape.



Mire hacia donde quiere ir.



Objetivo: alinear y estabilizar el coche

2 Exceso de giro

Qué hacer

Si a pesar de todo su coche subvira, el sistema de estabilidad (ESP) interviene para corregir la trayectoria. Pero las ayudas electrónicas no hacen milagros y una reacción adecuada es clave para recuperar el control. Los especialistas en conducción segura explican que para controlarlo es necesario reducir la velocidad levantando suavemente el pie del acelerador, para que las cargas se equilibren y los neumáticos delanteros recuperen adherencia. Si es necesario frenar, nunca lo haga bruscamente o el eje delantero recibirá más carga y la situación empeorará. Y cuidado con las reacciones impulsivas. La más habitual es girar aún más el volante, pero esto sólo aumenta el deslizamiento. Un conductor entrenado puede corregir la trayectoria reduciendo ligeramente el giro, sin correcciones bruscas que agraven la pérdida de control: se trata de recuperar el agarre perdido, no de añadir más estrés a los neumáticos. "Es necesario conseguir que las ruedas delanteras apunten a donde queremos ir. Debemos alinear y estabilizar el coche sin forzar la dirección", apunta Espinosa.

El sobreviraje es el fenómeno opuesto al subviraje y ocurre con más frecuencia en vehículos de propulsión (tracción trasera), cuando las ruedas de ese eje pierden adherencia antes que las delanteras. La zaga del coche derrapa, con riesgo de hacer un trompo si no se corrige a tiempo. Aunque los coches actuales están diseñados para minimizar este comportamiento, el sobreviraje puede aparecer en situaciones de baja adherencia o al realizar ciertas maniobras de forma brusca.

Las causas más habituales suelen ser las aceleraciones excesivas en plena curva que alteran el equilibrio de cargas. También las frenadas intensas que descargan el peso sobre el eje trasero. E igual que en el subviraje, las malas condiciones ambientales,

de la vía y del vehículo juegan un papel decisivo: la adherencia disminuye y el riesgo aumenta.

La forma de evitar el sobreviraje es adoptar una conducción suave y previsor. Acelerar de forma progresiva, especialmente al salir de las curvas, ayuda a mantener la estabilidad. Evitar movimientos bruscos con el volante o los pedales es fundamental, al igual que adaptar la velocidad a las condiciones de la carretera. Mantener los neumáticos en buen estado y con la presión adecuada, así como revisar la suspensión, también contribuye a reducir el riesgo. Aunque los sistemas electrónicos como el control de estabilidad (ESP) ayudan a corregir estos deslizamientos, no pueden superar los límites de la física si se conduce de forma inadecuada.

Qué hacer

La reacción segura ante un sobreviraje también debe ser calmada, rápida y controlada: dirija la mirada hacia el lugar al que quiere llevar el coche y gire el volante hacia el mismo lado que derrapa. Al mismo tiempo, levante suavemente el pie del acelerador -las ruedas recuperan adherencia- y no frene de forma brusca, sólo agravaría la pérdida de control. Una vez el coche se estabilice, enderece el volante -siempre con suavidad- para retomar la trayectoria. Así, la exigencia técnica para recuperar el control es muy alta. "Sin formación es muy difícil reaccionar instintivamente de forma adecuada. Sólo consigues dominar el coche si tienes experiencia en estas situaciones", añade Espinosa. "Es mejor evitar que llegue a producirse con una conducción suave, preventiva, mirar lejos, anticiparse al trazado, ajustar la velocidad a las condiciones, con tiempo suficiente, antes de entrar en la curva", destaca Sánchez.



Frenada de emergencia: pedal a fondo

El peligro a una colisión inminente obliga a detener el coche en el mínimo espacio posible, con riesgo de perder el control del vehículo.



Objetivo: detener el vehículo en la menor distancia posible

3 Freno a fondo

La frenada de emergencia es una maniobra crítica que todo conductor puede verse obligado a realizar cuando aparece una situación imprevista en la vía -un obstáculo, un peatón, un accidente o un frenazo repentino delante- y no queda más opción que detener el coche en la menor distancia posible. En estas circunstancias, la reacción debe ser rápida y contundente, pero también controlada. Una deceleración brusca mal ejecutada puede provocar el bloqueo de las

ruedas y la consiguiente pérdida de control. En una frenada de emergencia intervienen diversos factores: la falta de anticipación del conductor; una mínima distracción al volante que impide reaccionar en el momento adecuado, y el exceso de velocidad, que reduce el margen de reacción y aumenta la distancia necesaria para detenerse. También las condiciones adversas en la vía (lluvia, firme deslizante...), que disminuyen la adherencia de los neumáticos y dificultan la frenada.

Evitar tener que recurrir a una frenada de emergencia pasa, en gran medida, por una conducción preventiva. Mantener la distancia de seguridad, adaptar la velocidad a las condiciones de la vía y del tráfico y dirigir la mirada lejos para anticipar posibles riesgos son hábitos fundamentales. Una conducción atenta y previsora permite ganar esos segundos clave que marcan la diferencia entre una frenada progresiva y una maniobra de emergencia.

Qué hacer

En una frenada de emergencia, la actuación correcta es decisiva: pisar el pedal del freno a fondo y con decisión, manteniendo la presión incluso si se perciben vibraciones. Este temblor es normal en vehículos equipados con sistema ABS, indica que está funcionando para evitar el bloqueo de las ruedas. Al mismo tiempo, se debe sujetar el volante con firmeza y mantenerlo recto para conservar la estabilidad y la trayectoria. *“Primero hay que reducir la velocidad al máximo y después, si es necesario, cambiar*

la trayectoria de forma controlada evitando maniobras bruscas y manteniendo en todo momento la presión máxima en el freno”, explica Sánchez. Otro aspecto clave es la mirada. El conductor debe dirigirla hacia la zona de escape o hacia el lugar donde quiere ir, no hacia el obstáculo. Esta técnica ayuda a mantener el control y hace la reacción más eficaz. El objetivo de la frenada de emergencia es claro: detener el coche en la menor distancia posible sin perder el control, evitando la colisión o minimizando sus consecuencias.

¿Qué ADAS intervienen?

En situaciones de este tipo, varios asistentes de ayuda a la conducción (ADAS) pueden intervenir para estabilizar el vehículo.

- **Sistema antibloqueo de frenos (ABS).** Evita el bloqueo de las ruedas en frenadas fuertes y permite cierto control sobre la dirección.
- **Control de estabilidad (ESP).** Frena una o varias ruedas y reduce la potencia del motor para devolver al vehículo a la trayectoria correcta.
- **Control de tracción (TCS).** Reduce el derrape inicial de las ruedas motrices en sobrevirajes por exceso de aceleración.
- **Dirección electrónica asistida (EPS).** Facilita el giro del volante. Puede intervenir con correcciones automáticas en la dirección.
- **Distribución electrónica de frenada (EBD).** Ajusta la fuerza de frenada en cada rueda y aumenta la eficacia del ESP. Puede estar integrado en el ABS.
- **Asistencia a la frenada (BAS).** Detecta una frenada de emergencia y aumenta la fuerza de frenado al máximo.
- **Sistema de frenado de emergencia (AEB).** Detecta obstáculos a través de sensores y cámaras y frena automáticamente si el conductor no reacciona.



GALLES 30: QUINTO ANIVERSARIO

Tráfico más calmado, ciudades más seguras



Seis meses después de su aprobación, el 11 de mayo de 2021, entraba en vigor el Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre, que modificaba el Reglamento General de Circulación en los artículos referidos a las velocidades permitidas en el ámbito urbano. Desde ese día, en todas las vías urbanas con un único carril por sentido de la circulación se establecía un límite máximo de 30 km/h; 50 km/h para las vías de dos o más carriles por sentido, y 20 km/h para las vías de plataforma única (sin desnivel entre la acera y la calzada). Los estudios indican que la probabilidad de fallecer por atropello a 50 km/h es del 90 % y que disminuye al 10 % cuando se circula a 30 km/h, ya que la distancia de frenado se reduce a la mitad.

España fue el primer país del mundo en establecer estos límites de velocidad, cuyo principal objetivo era calmar el tráfico en las ciudades y conseguir, así, reducir la siniestralidad vial en el ámbito urbano. Un objetivo que parece haberse conseguido: en 2024 (últimos datos consolidados), en las vías urbanas, se registraron 494 víctimas mortales por atropello, lo que supone un descenso del 5 % con respecto a 2019 (519). Las cifras de las ciudades también son positivas. Por ejemplo, en Bilbao, en 2025, se contabilizaron 131 atropellos, si bien ninguno fue mortal. En Barcelona, también en 2025, se registraron 11 víctimas mortales (5 peatones, 5 motoristas y 1 ciclista), frente a los 22 contabilizados en 2019.



NUEVO SERVICIO MULTICANAL DE ATENCIÓN A LAS **VÍCTIMAS DE TRÁFICO**

**¿En qué
podemos
ayudarle?**



Desde abril cualquier persona que haya sufrido un siniestro vial en España puede marcar el teléfono gratuito 018 para recibir información personalizada sobre los recursos psicológicos, sociales, legales o médicos que tiene a su disposición. Un servicio de la Dirección General de Tráfico (DGT), en respuesta a las demandas de las asociaciones de víctimas.

• Silvia FERNÁNDEZ
• Fotos: AMAPOLA CREATIVA

El daño que sufren las personas que sobreviven a un siniestro vial no termina tras el impacto que deja su vehículo convertido en un amasijo. Tampoco desaparece cuando reciben el alta hospitalaria o después de despedir en el funeral a los que no sobrevivieron. Al contrario. Es después de ha-

ber experimentado esos momentos cuando se extiende ante ellos un larguísimo camino que jamás habrían escogido recorrer. Una senda repleta de trámites, procesos judiciales y dolor que se transita con el sufrimiento añadido de sentir que no existe un espacio seguro donde ser escuchado. Por todo ello era tan necesario crear un servicio de atención a las víctimas de tráfico completamente gratuito, accesible y confidencial como el 018. ►►

¿En qué podemos ayudarle?

► **EN EL CENTRO.** La puesta en marcha de este proyecto de la DGT, largamente reivindicado por las asociaciones de víctimas de tráfico, responde a algo sencillo pero crucial: tan importante es que existan recursos para ayudar a recorrer ese camino hostil como que alguien facilite el acceso a ellos. El 018 ha nacido con la vocación de convertirse en el eslabón que faltaba entre la Administración y la sociedad y de ser capaz de paliar la angustia de no saber qué hacer tras sufrir un siniestro vial.

“Después de un siniestro vial las víctimas viven momentos de duda y confusión. A veces no saben cuáles son sus derechos, dónde acudir o cómo acceder, por ejemplo, a ayuda psicológica. El 018 ofrece una respuesta sencilla a esas preguntas. No nace para sustituir recursos ya existentes, pero es una puerta de entrada para llegar hasta ellos”, asegura Álvaro Gómez, director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT.

La puesta en marcha del 018 no ha sido una completa sorpresa. En el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial celebrado el 17 de noviembre de 2025, Fernando Grande-Marlaska, ministro del Interior, ya anunció que el nuevo servicio comenzaría a funcionar en 2026. Y en su estreno oficial, seis meses después de aquel aviso, el propio ministro resumió el espíritu de la iniciativa en la rueda de prensa de su presentación: *“En 2025 registramos 1.028 siniestros mortales en vías interurbanas. 1.119 personas fallecieron en el momento o en las 24 horas posteriores al siniestro y otras 4.936 fueron hospitalizadas. Por todas ellas el 018 es necesario y oportuno. Nace para la protección de los derechos de las víctimas y como garantía de una atención inmediata, accesible y confidencial”.*

FORMACIÓN ESPECIALIZADA.

Para cumplir ese objetivo, el 018 es una plataforma multicanal disponible los 365 días del año en 50 idiomas diferentes. Ofrece información, orientación, es-



Un dolor distinto a los demás

Hay un elemento que caracteriza la realidad que afrontan las víctimas de tráfico: que la movilidad forma parte de nuestra vida diaria, no se puede “escapar” de ella. Después de un siniestro, situaciones tan habituales como conducir o escuchar un frenazo pueden hacer que la persona reviva lo ocurrido. También pueden aparecer conductas de evitación, como no querer viajar en coche o incluso negarse a hablar de lo que ha ocurrido. Esa evitación puede limitar la vida cotidiana y dificultar la recuperación. A esto se suma que no todo depende únicamente de la evolución física o psicológica. Muchas víctimas tienen que afrontar trámites administrativos, reclamaciones, valoraciones de secuelas o procedimientos judiciales. Todo ello añade revictimización, desgaste emocional y estrés a un momento que ya es doloroso. Ahora bien, es importante subrayar que el duelo y el trauma son procesos profundamente personales. *“No todas las víctimas reaccionan igual, necesitan lo mismo, ni se encuentran en el mismo momento emocional cuando piden ayuda. Por eso, la atención personalizada que ofrece el 018 resulta clave: permite valorar cada caso, comprender su contexto y adaptar la orientación a las necesidades concretas de la persona afectada y de su entorno”,* asegura la psicóloga Rosario Carles Gassín.

cucha y guía a las víctimas directas e indirectas de tráfico y es atendido por un equipo integrado por trabajadores sociales, psicólogos y abogados que, además, han recibido una formación específica sobre cómo atender a este colectivo concreto.

El equipo del 018 ya contaba con una trayectoria previa de más de cinco años en atención a víctimas de otros ámbitos. Pero desde la DGT se ha impulsado una formación que ha permitido especializar

El 018 funciona los 365 días del año y las víctimas pueden recurrir a él cuando lo necesiten.



a estos profesionales en las necesidades concretas que pueden aparecer tras un siniestro vial. *“Estas jornadas de formación se han orientado a comprender mejor las consecuencias físicas, psicológicas, sociales y jurídicas que pueden derivarse de un siniestro de tráfico y los recursos disponibles más adecuados y actualizados”,* explica Rosario Carles Gassín, psicóloga del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Para realizar esa formación se ha contado con la participación de profesionales y entidades con experiencia directa en la atención a víctimas de tráfico como la Fiscalía de Seguridad Vial, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, el personal técnico de la DGT y distintas asociaciones de víctimas de tráfico.

ESCUCHA Y APOYO. Esa atención especializada y empática es uno de los puntos fuertes del 018, y sin duda el más valorado por las propias asociaciones de víctimas: *“Porque podemos estar preparados para responder, pero no siempre para sostener. Sostener requiere algo más que dar indicaciones: implica escucha, tiempo y comprensión del duelo y el trauma. Un duelo que, además, no sigue los tiempos y plazos del sistema: hay quien llama el primer día, quien lo hace al cabo de los meses, quien sólo pregunta por un trámite y quien necesita poder hablar sin sentirse juzgado”,* resume Yolanda Domenech, directora de la asociación P(A)T-Prevención de Accidentes de Tráfico.



Las personas que acuden al 018 en busca de ayuda se encuentran en un momento de gran fragilidad, y eso es un factor que hay que tener en cuenta a la hora de ofrecerles ayuda. Un siniestro vial puede desencadenar reacciones emocionales muy intensas: miedo, tristeza, rabia, culpa, desesperación o incluso bloqueo. Pero, además, en muchos casos, la persona no pide ayuda en el primer momento, sino después de pasar por varias instituciones, haber contado su historia en numerosas ocasiones y sentir que nadie le ofrece una respues- ►►

Mucho más que un teléfono

El 018 está disponible para toda España, todos los días del año, de 8:00 a 21:00 horas. Además es un servicio multicanal, también disponible en WhatsApp (645 713 823); a través de un formulario disponible en la página web de la DGT (https://run.gob.es/lvv_victimas) y de un correo electrónico (victimastrafico@dgt.es).



Las asociaciones de víctimas opinan

Mar Cogollos

Directora General de **AESLEME**

Valoramos muy positivamente la información que puedan ofrecer los trabajadores sociales del 018, sobre todo de cara a cuando las personas con discapacidad abandonen el hospital, porque en ese momento desconocen los recursos sociales disponibles, desde la Ley de Propiedad Horizontal, a la de Dependencia o incluso cómo conseguir el certificado de discapacidad. Enfrentarse sin asesoramiento a esta maraña burocrática cuando te sientes desbordado por lo que has sufrido es complicado. Recuerdo que los dos o tres primeros años después del siniestro sólo hacía trámites, y fue agobiante.



Mayte Gallego

Presidenta de **ASPAYM**
(Asociación de personas con lesión medular y otras discapacidades físicas)

Este teléfono abre la puerta a una red de apoyo especializada que va más allá de la urgencia y en la que nuestra organización puede aportar algo muy valioso: la experiencia de quienes ya han pasado por este proceso y pueden ofrecer una orientación cercana y realista. Sabemos que el impacto de un siniestro vial va más allá de lo visible y afecta no sólo a la persona, sino también a su entorno, y que la recuperación no es solo física, sino también emocional, social y laboral. Es un proceso largo que requiere un acompañamiento integral y sostenido. Por eso, valoramos iniciativas como esta que priorizan a las personas desde el primer instante.



Elena Fernández

Abogada coordinadora de atención a víctimas en la Asociación **DIA** de víctimas de accidentes

El servicio del 018 contribuye a algo fundamental: que las víctimas de accidentes de tráfico no se sientan ni perdidas ni solas. Pero desde nuestra organización consideramos que se debe seguir trabajando. Por un lado, reforzando la coordinación. Queremos que el 018 suponga un nodo capaz de conectar todo el sistema de recursos disponibles de manera eficaz. Por otro lado, hay que avanzar en la atención integral y continuada a las víctimas de siniestros de tráfico. Y por último, pero no menos importante, se debe impulsar las políticas de prevención de accidentes, porque el objetivo que nos une a todos es el de lograr una sociedad con cero víctimas en accidentes de tráfico.



Seguimiento **voluntario**

Al 018 se puede acudir puntualmente, pero en casos de especial gravedad, y previo consentimiento de la persona que ha llamado, se ofrece la opción de un seguimiento mensual del caso. Con esto también se recoge otra de las grandes preocupaciones de las asociaciones de víctimas; el seguimiento de los casos más graves y, de paso, la evolución, adaptación y mejora del servicio. *“El 018 nace con espíritu de permanencia y queremos, en colaboración con las asociaciones de víctimas, evaluar periódicamente su funcionamiento e introducir los cambios necesarios. En el caso de siniestros graves o mortales, y si la víctima consiente a ello, está contemplado hacer un seguimiento proactivo durante el año posterior a la primera atención recibida para comprobar la evolución y ponernos así a disposición de las víctimas y de lo que puedan necesitar durante todo ese tiempo”*, asegura Álvaro Gómez.



¿En qué podemos ayudarle?

► ta clara. *“Eso puede generar mucha frustración. Por ello, a veces la llamada al 018 llega desde el enfado, la desconfianza o la sensación de abandono, y es importante entender que esa reacción también forma parte del sufrimiento que está viviendo esa persona. Los profesionales del 018 están preparados precisamente para escuchar de forma activa, la contención y gestión de emociones y para ofrecer una orientación clara y personalizada”*, expone la psicóloga Rosario Carles.

ASESORÍA LEGAL. Pero si algo destacan los profesionales que trabajan en este servicio es la gran cantidad de llamadas que reciben preguntando por detalles legales. La propia experiencia vital de Ana Novella, presidenta de Stop Accidentes, expone qué se esconde tras esas dudas: el estado de shock en el que habita la víctima de tráfico. En el caso de Ana, tanto ella como su marido, funcionarios de la Admi-

nistración de Justicia, se sintieron tan desbordados que no supieron qué hacer ni a dónde acudir tras perder a su hijo de cuatro años, Pablo, en un atropello. *“El siniestro de mi hijo fue en la ciudad de València, asistió la Policía Local... Pues nosotros, a los dos días, fuimos a la Policía Nacional a preguntar por el caso. Por eso el asesoramiento jurídico especializado es tan importante. En un siniestro vial, dependiendo de la gravedad, se puede ver mezclada la parte civil con la parte penal. La indemnización a percibir y la solicitud de pena para el infractor causante del siniestro, todo esto, escapa al entendimiento de cualquier ciudadano de a pie, de ahí la importancia de estar bien asesorados jurídicamente”*, asegura Ana Novella.

Sobrevivir a una experiencia como esta sumerge a cualquiera en la confusión. Es habitual que la persona necesite que se le expliquen las cosas con calma, sencillez, e incluso en repetidas ocasiones, porque el impacto emocional puede dificultar tanto la comprensión como la toma de decisiones. Por eso esas llamadas con dudas sobre atestados, plazos o trámites son tan numerosas como valiosas. *“Esa*

**EL 018
NO ES UN
NÚMERO DE
EMERGENCIAS,
NO
SUSTITUYE AL
112 NI AL 060.**



Cuándo llamar (y cuándo no)

- **El 018 NO es un número de emergencias, no sustituye al 112. Tampoco sustituye al 060 por lo que no gestiona citas previas con DGT ni resuelve dudas sobre infracciones, multas, canjes del permiso de conducir, ni trámites que no tengan que ver con siniestros de tráfico.**
- **Tampoco es un servicio de atención terapéutica especializada, sin perjuicio de que el equipo que lo forma cuenta con profesionales de la psicología para gestionar situaciones de crisis.**
- **No sustituye a la defensa jurídica especializada. Sólo orienta sobre cómo conseguirla o resuelve dudas puntuales y generales sobre plazos, trámites o procedimientos.**



Tanto las víctimas directas como las indirectas de siniestros viales pueden llamar al 018.

ALBERTO ESPADA

Las asociaciones de víctimas opinan

Ana Cabellos

Presidenta de **FEDACE** (Federación Española de Daño Cerebral)

Este servicio ofrece una respuesta rápida y eficaz en esos primeros momentos en los que hay una gran indefensión y confusión. Es muy importante, por lo tanto, que los profesionales del 018 se formen en cada una de las necesidades de las distintas discapacidades y las secuelas que pueden sobrevenir después de sufrir un accidente de tráfico. Esperamos que en este servicio, tanto la persona que ha sufrido el siniestro como la familia que la acompaña, encuentren ayuda y puedan ser derivados a la entidad más adecuada para que esa rehabilitación posterior al accidente sea lo más fácil y segura posible.



CPRADAF

Yolanda Domenech

Directora de **P(A)T-Prevención de Accidentes de Tráfico**

Por fin las víctimas de tráfico tienen un número al que poder llamar. Pero el reto no es sólo que llamen, sino que después no se sientan desprotegidas o abandonadas. Porque vivir ese inmenso dolor en soledad es lo que rompe a las personas. Por eso, además de facilitar el acceso a los servicios, necesitamos garantizar el acompañamiento a largo plazo. Es imprescindible que los recursos trabajen de forma coordinada para que ninguna persona que pida ayuda se pierda. Si conseguimos eso, el 018 no será sólo un teléfono, sino un verdadero punto de apoyo para las víctimas de tráfico y sus familiares.



Ana Novella

Presidenta de **Stop Accidentes**

Este servicio es el eslabón que faltaba entre la Administración y las víctimas. Poder conectar, saber que puedes llamar cuando aterrizas a lo que te ha ocurrido realmente, es importantísimo. Es el momento en el que te preguntas: ¿Y ahora qué? ¿Qué tengo que hacer? ¿Dónde puedo recoger las pertenencias de mi hijo? ¿Tengo que ir al juzgado? ¿Tengo que ir a la Policía? ¿Qué debo hacer? ¿Tengo que ir al psicólogo? ¿Lo necesito? Todas estas preguntas generan todavía más angustia si cabe a la situación que se está viviendo. Este servicio 018 es lo que nos hubiera gustado tener a todas las víctimas de tráfico cuando ocurrió el siniestro que hemos sufrido cada uno de nosotros.



primera llamada puede ser el inicio de un proceso de estabilización y recuperación, y por eso desde el 018 se le está concediendo tanta importancia a cuidarla desde el primer momento”, asegura Rosario Carles.

Tal y como está planteado, el 018 está destinado a convertirse en una herramienta que puede marcar la diferencia en la toma de las primeras decisiones. Estas tres cifras suponen mucho más que descubrir qué recursos existen en nuestra ciudad o qué ley nos ampara. Suponen un primer punto de escucha humana, no sentirse solos tras sufrir un siniestro vial y conseguir información fiable frente a la sobreinformación o el desconocimiento que hay en esos momentos.

Los teléfonos de atención a víctimas de todo tipo constituyen una herramienta imprescindible dentro de las políticas públicas de protección y de apoyo social. Su fortalecimiento, difusión y adecuada financiación contribuyen de manera directa a una sociedad más justa, segura y también comprometida con la dignidad y el bienestar de todas las personas. Desde abril se vela por que esa protección y dignidad se extienda también a las personas que acaban de perderlo todo en la carretera. ◆

José Luis Chica Moreu

DIRECTOR DEL CENTRO NACIONAL
DE GESTIÓN DEL TRÁFICO
DURANTE 16 AÑOS



“Los Centros de Gestión del Tráfico son un servicio público de 24 horas orientado a la seguridad vial”

Comenzó a trabajar en la Dirección General de Tráfico (DGT) en 1985 en Barcelona. Iniciaba entonces una trayectoria vital y profesional que José Luis Chica Moreu cerró el pasado 8 de abril, cuando se jubiló como director del Centro Nacional de Gestión del Tráfico, un cargo que desempeñó durante 16 años. Ese día, además del homenaje de todos sus compañeros, también recibió la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial, en su categoría de Bronce con distintivo Azul, una distinción que agradece y enseña con orgullo.

• Alicia DELGADO
• Fotos: AMAPOLA CREATIVA

Durante más de 40 años, ha sido testigo privilegiado de la evolución tecnológica que ha transformado la gestión del tráfico para garantizar la seguridad en la carretera. Entrevistamos a José Luis Chica quien, entre otras cosas, nos ha contado cómo se preparan las operaciones especiales o cómo se gestionan crisis como las de Filomena o la DANA de València.

¿Cuántos años ha trabajado en la DGT?

Entré en 1985 en la Jefatura de Tráfico de Barcelona, cuando se iniciaban los preparativos y la organización del centro de gestión del tráfico de Barcelona, enfocado principalmente a los Juegos Olímpicos que iban a celebrarse en 1992. No había nada instalado y comenzamos a montar toda la infraestructura en el edificio de La Campana, sede de la Jefatura de Tráfico de Barcelona, ubicado en la Gran Vía de les Corts Catalanes. Comenzaron a instalarse sistemas ITS (sistemas inteligentes de transporte) en todos los accesos por carretera a la ciudad de Barcelona para realizar la gestión del tráfico desde el nuevo centro.

Y después se trasladó a Madrid.

A finales de la década de los 90, me destinaron a la Jefatura de Tráfico de Madrid, al Departamento de

Seguridad Vial. En esos años, los municipios cercanos a Madrid se encontraban en constante expansión urbanística, con lo que eso implicaba para toda la red viaria. Desde la Jefatura de Madrid, empezamos a adoptar medidas para regular, ordenar y semaforizar ese tráfico que comenzaba a llegar de forma masiva desde el área metropolitana (San Fernando de Henares, El Escorial, etc.). Para ello, hubo que mantener numerosas reuniones con los titulares de las vías (Ministerio de Transportes, Comunidad de Madrid y los diferentes ayuntamientos implicados). Luego, en el año 2000, ya pasé al Centro de Gestión del Tráfico Coordinador de la Zona Centro (CGT de Madrid), que actualmente se llama Centro Nacional de Gestión del Tráfico. Desde 2010 he sido su director.

¿Cuál es la labor de ese CGT?

El CGT de la Zona Centro (Madrid) siempre ha tenido la singularidad de ejercer la coordinación con el resto (hay 8 en total). Ahora la denominación ‘Coordinador’ ha pasado a ser ‘Nacional’ porque su labor principal sigue siendo la de unificar las actuaciones y las decisiones. Los Centros de Gestión del tráfico son un servicio público de 24 horas todos los días del año, dedicados a una labor tan importante como es la seguridad vial mediante la gestión, control e información en tiempo real.



José Luis Chica

► ¿Cómo era la gestión del tráfico cuando comenzó y cómo es ahora?

He visto cómo se ha ido transformando la tecnología de todos los Centros de Gestión en el caso del de Barcelona incluso desde su instalación, como comentaba antes. Por ejemplo, una cosa muy significativa son los paneles de mensaje variable (PMV) luminosos que están en las carreteras: he llegado a verlos con lámparas blancas incandescentes, luego pasaron a LED y ahora son 'Full Matrix' (tecnología de tercera generación). O la evolución de los contadores de aforos que se instalan en las vías, desde los primitivos hasta los actuales de bucle magnético. También guardo un recuerdo muy especial de la publicación por la DGT en el año 2003 del 'Manual para la construcción de carriles bici', que incluía recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento de los carriles bici. Fue el primer manual que se hizo en ese sentido y yo lo coordiné y supervisé. En esos momentos se iniciaba el 'boom' de la bicicleta, tanto para los recorridos al trabajo como de ocio. Tuvo una gran demanda en su publicación y, a partir de ahí, numerosos ayuntamientos empezaron a construir carriles bici y todavía lo hacen siguiendo ese manual.

¿Cómo es un día normal de trabajo gestionando el tráfico de Madrid?

En la zona metropolitana de Madrid en hora punta se mueven aproximadamente 600.000 vehículos. Debemos estar muy atentos porque son periodos muy localizados y cualquier imprevisto, sobre todo a primera hora de la mañana, puede repercutir en la evolución de las entradas al trabajo. Hay que estar muy pendientes de las incidencias para señalarlas y ofrecer alternativas posibles, siempre en coordinación con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y el Servicio UMA de helicópteros de la DGT.

“PARA ACCEDER A LOS GRANDES NÚCLEOS URBANOS, EL FUTURO PASA POR EL TRANSPORTE PÚBLICO Y EL VEHÍCULO COMPARTIDO”.



José Luis Chica ha sido testigo de cómo las nuevas tecnologías han transformado la gestión del tráfico.

¿Cómo se preparan las operaciones especiales de verano o Navidad?

Los CGT cuentan con herramientas tecnológicas que permiten conocer el comportamiento del tráfico y sus características: intensidades, composición y demás parámetros en todas las carreteras. Es decir, tenemos un mapa de flujo e intensidades que se van registrando en ciertos periodos durante el año, como son por ejemplo la Semana Santa, el Puente de Mayo o Navidad. Con estos datos se hace un estudio por cada carretera de la evolución del flujo de tráfico y se compara con los datos

de los años precedentes y así se determinan las tendencias sobre el origen-destino de los desplazamientos. Otro punto de estudio es la evolución anual del incremento o disminución de los movimientos a nivel nacional que se registran por carretera en el año de estudio. Información adicional a esto son el estado de la infraestructura (obras), la climatología, las restricciones a la circulación de ciertos vehículos, así como las medidas de ordenación necesarias para aumentar la capacidad en ciertos tramos de carretera susceptibles de que se produzcan retenciones en esos periodos

concretos. Con esta información se realiza una previsión bastante fiable antes de cada operación especial, que es la que se envía a los medios de comunicación. Una vez concluida la operación, se lleva a cabo una valoración de los resultados y sus conclusiones, tanto positivas como negativas.

¿Qué papel juegan las nuevas tecnologías en la gestión del tráfico?

Han tenido una evolución muy importante, transformando la gestión del tráfico y haciendo que la movilidad sea más eficiente y segura. Especialmente destacables son las tecnologías referentes al vehículo conectado, que permiten recoger información en tiempo y real y transmitirla al usuario de forma inmediata. De hecho, la conectividad desempeña un papel esencial y un buen ejemplo de ello es la baliza obligatoria V16. Toda la información que se recoge se ofrece a los usuarios a través de los paneles de información variable, los navegadores, los boletines de radio y las redes sociales. También destacan los actuales sistemas inteligentes de transporte (ITS) que analizan el tráfico en tiempo real.

¿Cree que la inteligencia artificial será decisiva en el futuro?

Creo que sí lo será, especialmente para hacer el tráfico más eficiente y predecible, pero no como una solución que lo resuelva todo por sí sola. Su alcance definitivo estará condicionado por el avance de la propia

tecnología. En cualquier caso, el trabajo humano de estudio y previsión seguirá siendo decisivo y ahí entran los hombres y mujeres que trabajan en los CGT.

¿Cómo vivió la DANA de la Comunitat Valenciana el 29 de octubre de 2024?

Fueron días muy complicados para todos, y especialmente para el Centro de Gestión de Levante, quien diseñó un plan especial de movilidad con restricciones generales a la circulación para favorecer las emergencias y los suministros esenciales. Esto obligó a plantear itinerarios alternativos para comunicar la Comunitat Valenciana con el norte-sur y centro-levante peninsular, por lo que los CGT colindantes (Zaragoza, Málaga y Madrid) tuvieron que señalar e informar de los cambios, de las alternativas por otras carreteras, así como de la evolución de aquellas que se iban normalizando.

¿Y con la borrasca Filomena en Madrid en 2021?

Las dos fueron situaciones poco habituales. La borrasca Filomena fue un temporal de nieve y frío que afectó especialmente a la ciudad de Madrid, por lo que el transporte de mercancías, autobuses y turismos quedaron paralizados y bloqueados en la zona centro. Se estableció un plan especial de movilidad con restricciones generales a la circulación que obligó

a embolsar y detenerse a todos los vehículos que se dirigían hacia Madrid por las provincias colindantes de Toledo, Burgos, Segovia, Ávila, Cuenca y Guadalajara. En cuanto a Madrid, la medida más importante que se adoptó fue que no se usara el vehículo privado, sino el transporte público.

¿Recuerda algún día en especial?

Han sido muchos y muchas cosas notables: el corte de una vía o la explosión de mercancías peligrosas. Además hemos recibido visitas de programas de televisión, como el de Jordi Évole, que se han interesado por el funcionamiento del CGT. Sí recuerdo un día muy espe-

cial: cuando nos visitó el Rey Felipe VI, en abril de 2015. Recorrió las instalaciones, incluida la sala de gestión, y mantuvimos una reunión de trabajo con él y le contamos cómo era nuestra labor. Y a través del servicio de radio, envió un mensaje a todas las patrullas de la Guardia Civil de Tráfico y les deseó un buen servicio.

¿Cuántas personas trabajan en el CGT de Madrid?

Con el personal funcionario y de empresas cubrimos tres turnos de trabajo: mañana, tarde y noche. Cada turno comunica al siguiente todas las incidencias. Están perfectamente coordinados sobre las medidas que hay que adoptar o seguir por una circunstancia especial.

¿Son inevitables los atascos en las grandes ciudades?

En las entradas a las ciudades ya se están adoptando medidas (carriles bus-VAO o adicionales) para agilizar el tráfico en las horas punta o cuando se sobrepasa la capacidad de las vías. Pero, sin duda, el futuro para acceder a los grandes núcleos urbanos está en el transporte público y, concretamente, en el ferrocarril.

Sólo así se podrá favorecer la movilidad. Y también en el vehículo compartido. Ambos tienen que ser la gran apuesta para el futuro.

¿Cómo reducir la siniestralidad vial?

Debemos seguir con las campañas de concienciación y forma-

ción vial, así como mantener y reforzar la presencia en la carretera de los agentes de la autoridad. Además, las nuevas tecnologías representan una gran oportunidad para disminuir los riesgos viales, tanto aquellas que ya están integradas en los vehículos como las que se incorporarán en el futuro (sistemas de ayuda a la conducción, ADAS). También la implantación de nuevos ITS y la conectividad a lo largo de toda la red viaria está mejorando la movilidad y la seguridad, ya que proporcionan en tiempo real información sobre el estado del tráfico, meteorología, obras, pruebas deportivas o desvíos, entre otras situaciones. ♦

“EN LA ZONA METROPOLITANA DE MADRID EN HORA PUNTA SE MUEVEN APROXIMADAMENTE 600.000 VEHÍCULOS”.



“Sentí mucho orgullo y un enorme agradecimiento”

¿Cómo fue su último día de trabajo?

Fue el 8 de abril, el día de mi cumpleaños. Era miércoles. Al comienzo de la mañana me dedicué a mi trabajo diario. Luego me dijeron que me pasara por la Sala Rosa de Lima y, entonces, llegó la gran sorpresa: allí estaban todos mis compañeros, el director general, los subdirectores, etc., y todos aplaudiéndome. Entonces me di cuenta de lo que pasaba porque nadie me había dicho nada. Sentí mucha ilusión y mucho orgullo y un agradecimiento enorme.

Ese día le entregaron la Medalla al Mérito de la Seguridad Vial, en su categoría de Bronce con distintivo Azul.

Fue muy emocionante recibir la Medalla. Pensé: después de tantos años parece que lo que he hecho ha trascendido. La verdad es que mientras trabajas no te das cuenta. Vas trabajando, haciendo tus faenas diarias, tu labor y, de pronto, el último día dices, pues mira, una medalla.

MALA UTILIZACIÓN DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL

Sillitas: suspensión en prevención

En la última campaña de la Dirección General de Tráfico (DGT) de control de uso de sistemas de retención infantil (SRI) se detectó a 458 menores que o bien viajaban sin usar este dispositivo, o lo empleaban de forma incorrecta. Esta infracción no sólo supone 4 puntos menos de carné para el adulto que conduce, sino que **pone en riesgo la vida de estos menores** en caso de siniestro vial.

• Silvia FERNÁNDEZ

Utilizar y colocar correctamente los sistemas de retención infantil (SRI), un factor que determina la gravedad de las lesiones infantiles en caso de accidente, ha demostrado seguir siendo una asignatura pendiente para muchos conductores cuando viajan en su vehículo con menores. Y esto constituye un error especialmente peligroso que pone en riesgo la vida y la integridad de esos niños y niñas.

“Las evidencias científicas y los estudios más recientes sobre la eficacia de los SRI apuntan a que estos dispositivos reducen cerca del 70 % la posibilidad de muerte del niño en caso de accidente (si se usan de forma adecuada) y que reducen las lesiones graves entre un 60 y un 80 %”, aseguran desde la Alianza Española para la Seguridad Infantil (AESVi).

A pesar de su importancia, la OMS estima que entre un 30 % y un 60 % de estos dispositivos se utilizan mal, lo que reduce drásticamente su capacidad para proteger a los ocupantes más frágiles de cualquier trayecto: los niños. La última campaña de la DGT destinada a

controlar el uso de SRI refuerza la idea de que algunos conductores aún no se han concienciado sobre este punto y continúan haciendo las cosas mal: 458 menores viajaban huérfanos de la protección que les ofrecía este dispositivo porque las únicas personas de las que depende que viajen seguros no quisieron o no supieron protegerles adecuadamente.

**EN ESPAÑA
SÓLO EL
46 % DE LOS
MENORES
VIAJAN
DE FORMA
CORRECTA
EN SU SRI.**

MAL COMÚN. Todos los conductores saben que la norma les obliga a que, si viajan con niños, estos deben usar un SRI adecuado, pero aún hoy hay quien esgrime todo tipo de excusas para saltarse esta medida de seguridad vial básica. *“Resulta paradójico, pero los mismos padres que llevan a sus hijos sin sillita porque el trayecto a recorrer es corto jamás les dejarían pisar la playa sin una buena capa de protector solar. La diferencia es que hemos oído hablar hasta la saciedad de las consecuencias de exponerse al sol sin protección, mientras que en seguridad vial el mensaje de prevención hace tiempo que no se difunde”, afirman los expertos de AESVi.*

En el otro extremo se encuentran los adultos que sí instalan SRI, pero los



Hasta los 150 cm

La legislación española exige el uso de SRI hasta que el niño mida 135 cm de altura, pero los expertos en seguridad vial aconsejan hacer extensivo su uso hasta los 150 cm, una medida que ya es obligatoria en otros países de Europa como Alemania. *“Los niños de menos de 150 cm que no usan un SRI adecuado a su talla se exponen a daños en la zona cervical (latigazo cervical), ya que el vehículo no dispone de un respaldo y un cabezal adecuado a la morfología del cuerpo, que se desplazará violentamente hacia delante en caso de, por ejemplo, un alcance trasero. Los asientos del automóvil, y en especial sus cabezales, están diseñados para proteger a los adultos, cuya morfología, masa y proporción son muy distintos a los de un menor de 10 años”, afirman desde AESVi.*

usan mal. Según los datos del Proyecto Baseline 2023, en el que participaron 18 países de la Unión Europea, en España sólo el 46 % de los niños que viajan en turismos, entre semana y de día, viajan



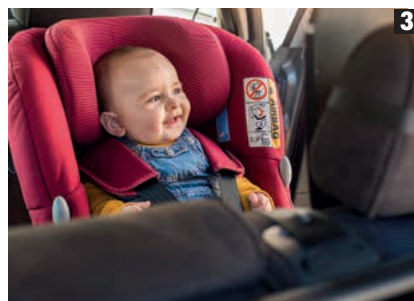
AMAPOLA CREATIVA



1



2



3



4



5



6

AMAPOLA CREATIVA

de forma correcta en este dispositivo. Un porcentaje que pone de manifiesto la poca conciencia que aún existe sobre el riesgo que supone que un niño viaje en un dispositivo mal escogido o mal instalado.

“Como los padres no son conscientes de la gravedad de ese error, cuando en AESVi hacemos revisiones gratuitas de sillitas infantiles la asistencia es prácticamente nula. Pero los pocos que pasan por el punto de inspección se quedan sorprendidos de la cantidad de errores que cometen”, explican desde AESVi.

PRINCIPALES FALLOS. Visto el panorama general no está de más hacer un repaso de cómo se deben usar estos dispositivos para evitar problemas.

El primer punto a tener en cuenta sería tomar conciencia de la importancia de su buen uso y para ello conviene tomar nota de estos consejos que nos pue-

Antes de **arrancar...**

Existen varios puntos que deberíamos verificar siempre, en cada trayecto, para asegurarnos de que el SRI va a cumplir de forma óptima su función.

En cuanto a la instalación:

- **1.** Hay que chequear los anclajes de la silla al automóvil (siguiendo las instrucciones del fabricante), las conexiones ISOFIX y el tercer punto de apoyo (ya sea pata de apoyo o correas ‘top tether’).
- **2.** Si el coche no dispone de ISOFIX y se usa un SRI que se instala con el cinturón de seguridad del coche, hay que prestar atención no sólo a hacerlo de forma correcta, sino también verificar regularmente que el cinturón conserva su tensión.

En cuanto a la fijación del menor al SRI:

- **3.** Aunque no es un problema, en verano no está de más recordar que el SRI debe ajustarse al cuerpo del niño siempre sin el abrigo puesto. Las prendas gruesas restan eficacia ya que añaden centímetros de holgura a los cinturones y arneses aumentando los desplazamientos de cabeza y cuerpo en caso de choque, lo que puede resultar muy peligroso. En los SRI instalados a favor de la marcha, especialmente los no integrales (que usan el cinturón de 3 puntos del coche), el uso de abrigos o demasiadas capas de ropa aumentan el riesgo de “submarining”: el cuerpo del niño puede deslizarse desplazando el cinturón de su posición correcta sobre la pelvis y las clavículas, penetrando en el abdomen o en el cuello peligrosamente. Si las cintas del cinturón o el arnés se pueden pellizcar no están bien ajustadas.
- **4.** Hay que revisar el guiado de las cintas del arnés o del cinturón de seguridad, que no debe estar retorcido en ningún punto, así como la altura del reposacabezas.
- **5.** Al sentar al niño hay que comprobar que se encuentra en la posición correcta, en el centro, y que los componentes del SRI (cabezal, protecciones laterales...) se encuentran ajustados a su tamaño. Se debe revisar a menudo estos parámetros porque los bebés crecen muy rápido.
- **6.** Siempre que el sistema lo permita, hay que priorizar la instalación del niño en dirección contraria a la marcha, ya que esto proporciona un plus de seguridad, especialmente en los más pequeños. Esta opción es obligatoria hasta los 15 meses, pero se aconseja que se haga extensiva, si es posible, hasta los 4 años.



En cada trayecto es necesario comprobar los puntos críticos de seguridad de la sillita.

Un mercado peligroso

Buena parte de los errores que se cometen al usar SRI están relacionados con sillitas que han sido heredadas o adquiridas en el mercado de segunda mano. Estos SRI raramente van acompañados de su manual de instrucciones y como suelen ser modelos antiguos su información ya no se encuentra disponible. Esta práctica, además, puede chocar con la normativa vigente. "Hay que recordar que el Ministerio de Consumo prohibió explícitamente la venta de sistemas de retención infantil homologados bajo la normativa anterior, la R44, pero estas sillitas suponen la práctica totalidad de los modelos que se prestan o se venden de segunda mano", aseguran los expertos de AESVi.

Sillitas: suspenso en prevención

► den orientar en el momento de la compra e instalación del SRI.

- **No buscar chollos por internet.** A la hora de comprar un SRI hay que vigilar que la silla sea nueva y haya sido homologada con la normativa ECE R129, la única válida en Europa en este momento. La homologación se encuentra en una etiqueta naranja que está pegada en la estructura de la silla. Esto es especialmente relevante porque por internet se pueden adquirir sillas en portales extracomunitarios que no cumplen con la normativa europea (ni con ninguna otra). Estos productos son ilegales y no pueden ser usados en territorio español.

- **Pedir asesoramiento.** El SRI debe adaptarse bien al niño, al coche y al estilo de vida de cada familia. Existen infinidad de modelos homologados bajo la normativa R129 y, aunque todos son válidos, cada uno soluciona una situación concreta. Por ello, la mejor opción es acudir a un punto de venta especializado

para poder recibir asesoramiento y que nos enseñen cómo instalar el SRI adecuadamente en nuestro vehículo.

- **Leer y conservar el manual de instrucciones.** La mejor forma de evitar errores a la hora de instalar un SRI es leer detenidamente el manual de instrucciones del fabricante que debe ser claro y exhaustivo. También es imprescindible guardarlo para futuras consultas.

A FAVOR DE MARCHA, LA DISTANCIA ENTRE ASIENTOS DEBE SER MAYOR DE 80 CM.

- **Medir el coche.** La distancia entre asientos en las sillas que se instalan a favor de la marcha nunca debería ser inferior a 80 cm. Por su parte, los modelos que se instalan en sentido contrario a la marcha nunca se deben apoyar ni bloquear con el asiento delantero.

- **Adquirir un SRI para cada coche.** Si el menor viaja habitualmente en varios coches distintos la opción ideal es disponer de una sillita fija y única en cada uno de ellos y no ir pasando la misma de un coche a otro.

Las múltiples instalaciones y desinstalaciones de un SRI multiplican el riesgo de mala colocación. Por otro lado, no



todos los automóviles son iguales ni todos los SRI son compatibles con todos los vehículos; por lo tanto, hay que prestar mucha atención a las especificaciones que aparecen en el manual de instrucciones que facilita el fabricante si vamos a usar la misma silla en diferentes vehículos, aunque lo más aconsejable es que cada uno tenga instalada su propia sillita. ◆



CERCA DEL 11 % DE LAS NUEVAS MATRICULACIONES SON DE VEHÍCULOS USADOS IMPORTADOS DE EUROPA

Usados importados: ¿compramos lo viejo?

El debate sobre el futuro del automóvil gira hoy en día en conseguir vehículos más sostenibles, más autónomos, más asequibles. Sin embargo, la realidad viene a mostrar una cara diferente de este poliedro que es el del transporte y la automoción: hay un alto número de importaciones de coches del extranjero con más años de lo que sería aconsejable.

• Nuria HERRAIZ
• Fotos: Lucía RIVAS

El parque móvil español está muy envejecido. Este es un hecho objetivo que se comprueba en el Registro Nacional de Vehículos de la DGT: de los más de 37 millones de vehí-

culos en España en 2025, alrededor de 29 millones tenía más de 9 años, y la antigüedad media se situaba en 14,6 años.

Pero el problema no es sólo que los conductores españoles alarguen la vida útil de sus coches como si fuera un chicle, sino que, además, el auge del mercado de ocasión ha provocado que se

importen vehículos de segunda mano, que en algunas ocasiones ya hace tiempo que cumplieron la decena de años.

La mayoría de estas matriculaciones se corresponde con importaciones desde países del Espacio Económico Europeo (EEE), lo que supone que tendrán una matrícula nueva cuando circulen por las vías españolas: "Cuando se importa desde el EEE un vehículo con varios años de antigüedad, su entrada en el Registro Nacional de Vehículos computa como una nueva matriculación, pero la vida útil del mismo es evidentemente menor", explica Coral Sevillano, subdirectora adjunta de Vehículos de la DGT.

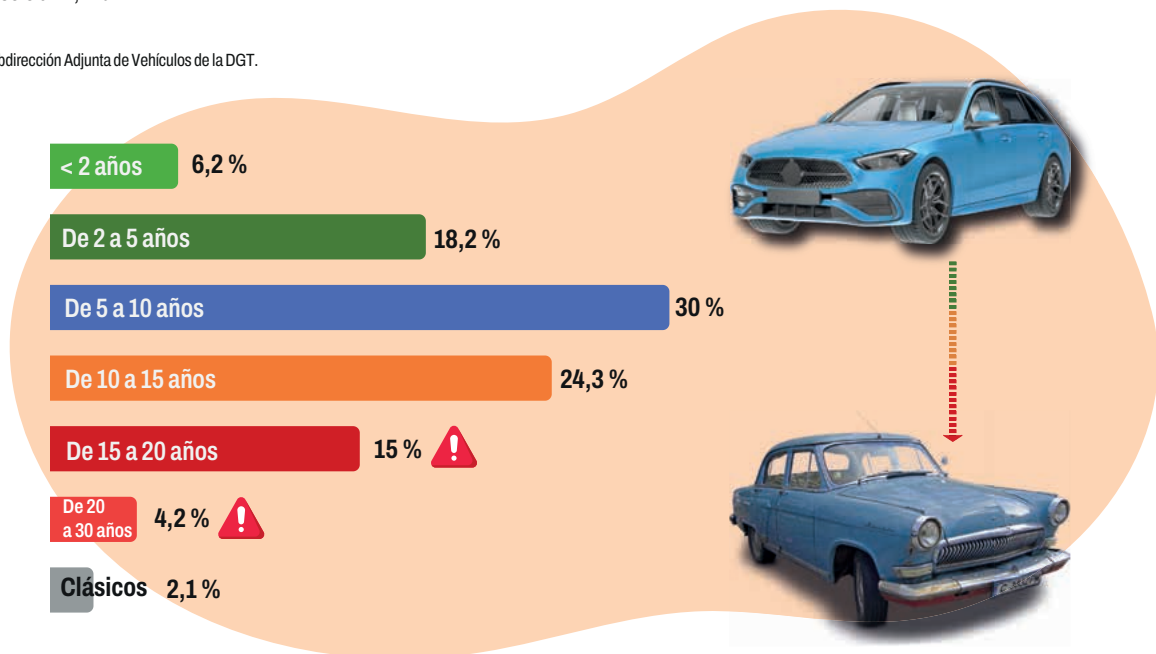
COMPRAS DE OCASIÓN. Los datos de matriculación del primer trimestre de 2026 confirman esta tendencia: aproximadamente el 11 % (55.241 unidades) del total de las nuevas matriculaciones en España se correspondían con vehículos usados, con una media de edad de 10,5 años. Además, de estos, 11.738 (el 21,3 % del total) tenían más de 15 años. Concretamente entre los turismos usados adquiridos en el extranjero la edad media era de 10,4 años, la de las furgonetas de 8,4 años y la del segmento de 4x4/SUV de 9,4 años.

Hay que recordar que el ideal de compra de un vehículo de ocasión para una correcta renovación del parque móvil ►►

Antigüedad de los vehículos usados importados

En los tres primeros meses de 2026 alrededor de 59.000 vehículos matriculados eran usados, de ellos el 54,3 % tenía entre 5 y 15 años cuando pasaron a formar parte del parque móvil español. El 21,3 % tenía más de 15 años. Los vehículos clásicos suponían tan solo un 2,1 %.

Fuente: Subdirección Adjunta de Vehículos de la DGT.



⚠ Los vehículos de entre 10 y 15 años sólo cumplen con la normativa Euro 5. Entre 15 y 20 años ya hay riesgo de no poder circular por Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) al no disponer de distintivo ECO-CERO. Una prohibición que es total para los vehículos de entre 20 y 30 años.

Usados importados: ¿compramos lo viejo?

► estaría en la adquisición de seminuevos (menos de dos años y provenientes en su mayoría de ex flota premium) y vehículos de entre 2 y 5 años.

Frente a esto, el 30 % de los vehículos provenientes de importación se encontraba entre los 5 y 10 años -que al menos cumplen con la Euro 6 o Euro 5 y se dirigen a la renovación del coche particular-; y el 43,2 % corresponde a los que van de 10 a 30 años [Ver gráfico], que no pueden obtener etiqueta ECO o CERO, y pueden tener prohibida su entrada en las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) de las ciudades de más de 50.000 habitantes.

DESDE EUROPA. La mayor parte de los vehículos usados importados que llegan a España provienen de países de la Unión Europea, el 86,6 %, con Alemania a la cabeza, de donde proceden el 44,1 %. Además, a diferencia de los vehículos usados importados de otros países, los alemanes que llegan a España cumplen en su mayoría con la normativa sobre emisiones y seguridad



de Euro 6 de la Unión y lideran la importación de vehículos electrificados. En el extremo contrario, los vehículos franceses presentan una media de edad tan alta que no pueden optar ni siquiera a un distintivo ambiental. En una situación intermedia se encuentran los que llegan de Bélgica, Países Bajos e Italia -el 32,4 %- categorizados en vehículos de gama media.

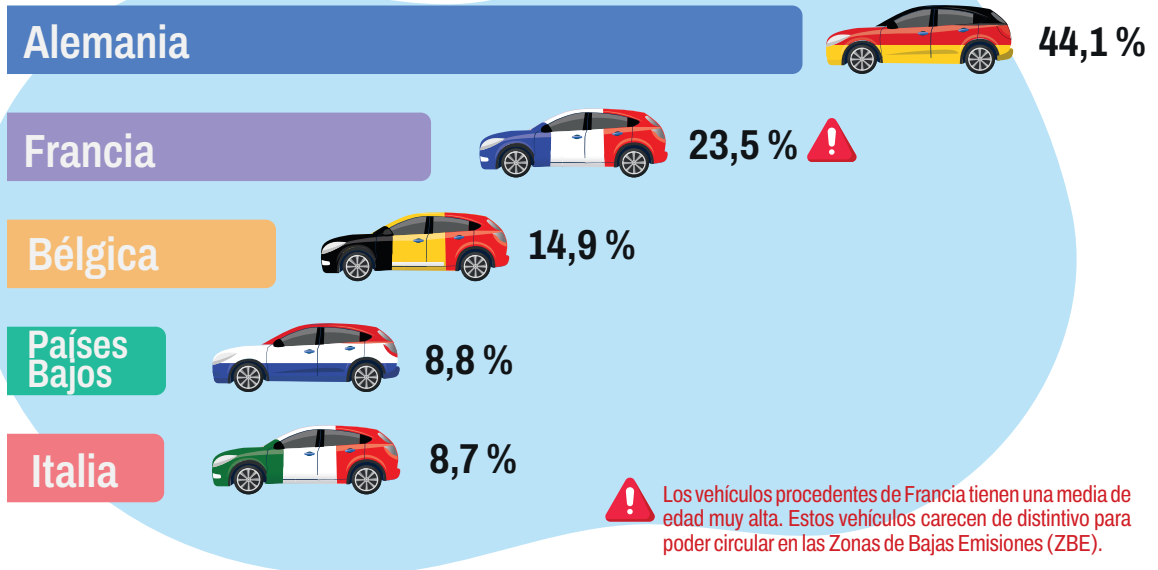
Los riesgos de un parque móvil anticuado han sido puestos de manifiesto

en numerosas ocasiones por parte de los actores de la movilidad en España. Fabricantes, usuarios y autoridades insisten en que estos vehículos añosos no disponen de los últimos sistemas de seguridad, tanto activa como pasiva, que sí incorporan los modelos de nueva fabricación. Entre ellos los sistemas de ayuda a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés), que la normativa europea ha convertido en instrumentos obligatorios en las nuevos turismos fabricados y matri-

Vehículos importados usados por procedencia

En el primer trimestre de este año Alemania, Francia, Bélgica, Países Bajos e Italia han aportado el 86,6 % de los vehículos usados importados. El resto procedía de otros países, incluido Reino Unido, con vehículos con el volante a la derecha. Alemania es líder en vehículos electrificados (48 %).

Fuente: Subdirección Adjunta de Vehículos de la DGT.



Tecnologías de seguridad ausentes en vehículos pre-Euro 6

SISTEMA	OBLIGATORIO DESDE	IMPACTO EN LA SEGURIDAD
ESC/ESP (control de estabilidad)	Noviembre de 2014	Reduce aproximadamente en un 25 % vuelcos y pérdidas de control.
AEB (frenado automático)	Julio de 2022	Previene alrededor del 30 % de las colisiones traseras a baja velocidad.
ISA (velocidad inteligente)	Julio de 2024	Se trata de una limitación automática, ausente en la flota pre-2024.
eCall (llamada de emergencia)	Marzo de 2018	Esta alerta automática al 112 reduce el tiempo de intervención.

culados dada su efectividad a la hora de reducir situaciones comprometidas para todos los usuarios de la vía.

NUEVOS VIEJOS. Dotar de una matrícula española nueva a vehículos que proceden de la UE aunque no cumplen con la última normativa de seguridad -la Euro 6- es totalmente legal: respeta el principio de libre circulación de mercancías y se ajusta a los reglamentos vigentes sobre matriculación y homologación.

Todo ello, a pesar de que los efectos de la entrada de nuevos vehículos usa-

dos son en general negativos: aumentan de forma artificial la edad media del parque español; ralentizan la renovación y prolongan la tecnología más antigua, y supone un mayor desconocimiento del estado real del vehículo (historial de ITV, defectos, mantenimientos realizados...).

Al hecho de que carezcan de ayudas a la conducción se suma también el menor avance en la descarbonización y la mejora de la calidad del aire.

COMPRAR USADOS CON MUCHOS AÑOS RALENTIZA LA RENOVACIÓN.

“El efecto depende mucho también del vehículo que se sustituye: si el usado europeo que se fabricó cumpliendo con la norma Euro 5 de 2013 sustituye a un español de 2005, la seguridad mejora. Pero, si esta compra impide que se realice una compra de un vehículo nuevo con todas las ADAS obligatorios, la empeora. Y los datos de marzo de este año, con un 21,5 % de las nuevas matriculaciones de usados de más de 15 años, hacen pensar en la necesidad de políticas que incentiven el achatarramiento”, argumenta Sevillano.

La realidad es que los motivos por los que los españoles están optando por comprar en el mercado de ocasión son variados y entre ellos encontramos la incertidumbre ante la tecnología y la evolución de los carburantes, pero sobre todo está el tema económico.

En este sentido, uno de los aspectos positivos que se producen con esta tendencia de compra es que, a pesar de tratarse de vehículos ya con ciertos años, normalmente sustituyen a

vehículos todavía más antiguos y facilitan la renovación a las rentas más bajas. ♦

EL 12 DE AGOSTO SE VERÁ EN LA PENÍNSULA UN FENÓMENO ASTRONÓMICO ÚNICO

Medidas extraordinarias para un eclipse total

España será testigo de un **eclipse total de sol que atravesará la península ibérica el próximo 12 de agosto**. Un acontecimiento único que tendrá un fuerte impacto en el turismo y también en la circulación. La Dirección General de Tráfico (DGT) se enfrentará al reto que supone la gestión de un evento de estas características en un momento de muchos desplazamientos por carretera. Para ello, será fundamental la coordinación entre las diferentes administraciones públicas y la información a los conductores.

• Isabel CISNEROS

Hace más de un siglo, desde 1912, que la Península Ibérica no disfrutaba de un eclipse total de sol. Este 12 de agosto, sobre las 20:30 y durante tan sólo unos minutos, la luna se situará entre la tierra y el sol y se hará completamente de noche. Sin embargo, no en todos los sitios se disfrutará por igual. La franja de la Península desde la que podrá verse el eclipse en su totalidad irá de oeste a este, empezando en Galicia y terminando en las Islas Baleares [ver imagen]. Al ser a última hora del día, habrá que buscar un lugar con buena visibilidad orientado hacia el oeste.

Los eclipses son fenómenos que atraen a multitud de personas, por lo que no sólo habrá mucha gente que se desplazará para verlo desde diferentes puntos del país, sino que también vendrán miles de personas desde el extranjero. Esto generará un volumen extraordinario de desplazamientos que hará que la Dirección General de Tráfico se enfrente al gran desafío de gestionar la seguridad y la fluidez de las carreteras en plena temporada alta, en una semana en la que coincide el cambio de quincena, el festivo del 15 de agosto y el aumento de desplazamientos entre pueblos por las fiestas populares.



Consejos para el eclipse

- Evite viajar en vehículo privado por la zona de afección y priorice el transporte público.
- No manipule cámaras de fotos ni móviles mientras conduce.
- Asegúrese de que las luces del vehículo estén encendidas.
- Esté atento a las congestiones extraordinarias.
- Para visualizar el evento, vaya a un lugar seguro y no pare el vehículo ni en la vía ni en el arcén.
- Extreme la precaución ante la posible presencia de peatones.
- No lleve gafas opacas de eclipse mientras conduce.
- Manténgase informado a través de los canales oficiales y siga las indicaciones de las autoridades.



Además, hay que tener en cuenta la amplitud de la zona afectada, como explica la subdirectora adjunta de Circulación de la DGT, Ana Blanco: "Este es un evento con una extensión enorme, con una dispersión de puntos importante y hay que estudiar cada uno de ellos para ver qué medidas necesitamos poner en práctica. Buscamos que todos los Centros de Gestión y nuestras Jefaturas Provinciales tengan un criterio común de actuación. Ellos están habituados a gestionar conciertos, pruebas deportivas y todo tipo de concentraciones, pero la extensión de este evento es muy grande".

El objetivo es evitar situaciones como las registradas en acontecimientos similares a nivel internacional, en los que se han sufrido grandes retenciones en las carreteras, ha habido un aumento de la siniestralidad e incluso los servicios de emergencia tuvieron problemas a la hora de actuar.



INSTITUTO GEOGRÁFICO NACIONAL

Más información

Puede encontrar más información sobre todo lo relativo al eclipse, incluidos los puntos de observación.

- Dirección General de Tráfico: la DGT emplea canales digitales que ofrecen información sobre el estado del tráfico, como son el mapa del estado del tráfico en tiempo real: <https://etraffic.dgt.es/etrafficWEB/>; la página de la DGT: www.dgt.es; y las redes sociales oficiales, como X (@DGTes).
- Ministerio de Ciencia, Innovación y Universidades: <https://trioeclipses.es/>
- Instituto Geográfico Nacional: <https://eclipses.ign.es/>
- Ministerio del Interior. Página oficial de Alertcops, que ofrece los servicios de seguridad ciudadana y emergencias de la Policía Nacional y la Guardia Civil: <https://alertcops.ses.mir.es/publico/alertcops/>

de articular medidas y minimizar el impacto sobre el resto de los usuarios. Por ejemplo, podría restringirse la circulación a determinados vehículos en alguna vía en concreto o habilitar un área de estacionamiento en la zona.

El principal problema lo constituye la multitud de puntos de observación y la dificultad de saber de antemano el número de visitantes que recibirá cada uno, por lo que habrá que estar preparado, como explica Indalecio Candel, jefe del Área de Gestión de Movilidad de la DGT: “Nosotros tenemos planes de gran extensión, como la Operación Paso del Estrecho, pero no eventos de estas características, que sean simultáneos y afecten a tantos puntos de concentración. Sabemos cuáles son los puntos de observación, pero no los que más van a llamar la atención, los ‘trending topic’, por decirlo de alguna manera. A lo mejor pensamos que todo el mundo va a ir a uno y resulta que van a otro. Por eso hay que estudiarlo todo”.

Se analizará minuciosamente cada uno de ellos para valorar su ubicación, cómo suele ser la circulación en la zona, qué carreteras llevan a él, los accesos y todo lo que pueda afectar a la circulación, como rotondas o cruces. Se espera una llegada escalonada a los puntos de observación y más tráfico a la salida. En definitiva, será un dispositivo enorme y un reto para multitud de organismos para un acontecimiento tan único como fugaz. ◆

Ante un desafío de estas características, la DGT articulará medidas para la gestión del tráfico en función de dos públicos bien diferenciados: por un lado, aquellos que se desplazarán específicamente a puntos de observación para ver el eclipse y, por otro, los que circularán por las carreteras con normalidad.

DOS ÁMBITOS. En este último caso, se buscará principalmente la seguridad vial y la fluidez del tráfico. Para ello se está trabajando de forma coordinada con las comunidades autónomas, provincias y municipios, así como con diferentes organismos estatales para dar a los conductores la máxima información posible.

Esto se hará a través de varios medios, como internet, redes sociales, paneles de mensaje variable en carretera, boletines

de radio o el servicio telefónico 011. Los paneles luminosos de las carreteras podrán indicar las medidas implementadas en la zona y también recordar a los conductores ciertas normas de actuación, como el encendido de luces de posición

en aquellos vehículos que no lo hacen de forma automática. En la misma línea, los municipios deberán programar el encendido extraordinario del alumbrado en las vías y prever actuaciones extraordinarias.

PUNTOS DE OBSERVACIÓN. El otro ámbito de actuación se encuentra en los puntos de observación del eclipse, que serán seleccionados por las comunidades autónomas o por los propios municipios. Aquí, se deberá gestionar el tráfico hacia ese lugar, estudiar la posible afluencia y cómo serán los accesos con el fin

**“ES UN EVENTO
CON UNA
EXTENSIÓN
ENORME”.**

**ANA BLANCO
DGT**

LOS EXCESOS DE VELOCIDAD: DE INFRACCIÓN A DELITO

Francia pisa el freno

En el país vecino, **superar el límite de velocidad en 50 km/h** ya no se considera una falta grave, sino **un delito penal**. Cometer esta temeridad, que año tras año siega vidas en la carretera, puede conllevar hacer frente a penas de hasta tres meses de prisión y multas de hasta 3.750 €, además de pasar a formar parte de los antecedentes penales del infractor.

• Silvia FERNÁNDEZ

Los que vayan a pasar sus vacaciones viajando por carreteras francesas van a tener que levantar el pie del acelerador. En virtud del Decreto 2025-1269 desde el pasado mes de diciembre la normativa del país galo considera que los conductores que circulen superando en más de 50 km/h el límite de velocidad establecido están cometiendo un delito y no una infracción.

Que lo que hasta ahora era tratado como una falta pase a ser considerado una conducta imprudente y egoísta supone un cambio de paradigma que se traduce, a efectos prácticos, en sanciones más severas. El objetivo final es acabar con el exceso de velocidad, uno de los factores que suele estar presente en buena parte de los siniestros viales en Francia. Según la última edición del informe galo sobre infracciones, en 2024 se registraron 63.217 casos en los que se igualaba o superaba los 50 km/h por encima del límite de velocidad establecido, una cifra que suponía un aumento del 69 % respecto a 2017, apenas siete años antes.

EVOLUCIÓN DEL SISTEMA. *“Al tipificar este exceso de velocidad como delito, con una respuesta legal más firme, enviamos un mensaje claro: la violencia vial ya no será tolerada. Este avan-*

ce es una medida de protección para todos, para las familias y para los usuarios de la vía más vulnerables. Refleja una exigencia de responsabilidad y respeto”, explicó Marie-Pierre Vedrenne, ministra delegada, al presentar la medida ante el ministro del Interior francés. Y añadió: *“No es una simple infracción, es una conducta que pone en peligro vidas deliberadamente”.*

El mecanismo sancionador que pone en marcha la nueva normativa se despliega en varias fases. En un primer momento el infractor debe simplemente pagar una multa de 300 €, (aumentada a 600 € si se retrasa en el abono).

En caso de no pagar la multa, el delito puede acarrear una sanción más cuantiosa, de hasta 3.750 € como máximo; además de una pena de prisión de hasta tres meses y una posible sanción complementaria que puede aplicarse en varios frentes. Entre esas medidas adicionales se contempla la posibilidad de suspender o retirar el permiso de conducir al infractor y la prohibición de solicitar uno nuevo durante un periodo máximo de tres años y/o la incautación del vehículo usado durante la comisión del delito. Además, estos cargos podrán figurar en los antecedentes penales del conductor y se le puede obligar a realizar un curso de sensibilización sobre seguridad vial que deberá pagar él mismo.

DISMINUIR
1 KM/H LA
VELOCIDAD
MEDIA
PODRÍA
EVITAR 2.100
FALLECIDOS.



Útil en ciudad

Bajar el límite de velocidad reduce las cifras de siniestralidad en vías urbanas. Según la última encuesta de la red de ciudades europeas Eurocities, en la que han participado 38 ciudades de 19 países, tres cuartas partes de las ciudades que han introducido límites de velocidad urbanos más bajos han registrado un menor número de muertes y lesiones en carretera. La mayoría de esas ciudades han implementado límites de velocidad de 30 km/h de forma gradual y selectiva, priorizando los barrios residenciales, las calles escolares y los centros históricos, y el 57 % ha ido más allá y afirma que más de la mitad de su red vial opera con límites de velocidad inferiores a 50 km/h.



A ESCALA EUROPEA. El problema con el exceso de velocidad que padece Francia es equiparable al que sufren el resto de los países de su entorno. Correr demasiado continúa siendo un factor muy presente en la siniestralidad vial de toda Europa y es sencillo comprobar que el mensaje de que el respeto de esos límites es un escudo de protección cuando se va al volante aún no ha calado. Un estudio de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos (OCDE) lo demuestra al estimar

EL 50 % DE LOS CONDUCTORES SUPERA LOS LÍMITES DE VELOCIDAD.

que, en algún momento, el 50 % de los conductores europeos supera los límites de velocidad legales.

Desafortunadamente los datos también confirman la relación que existe entre pisar el acelerador y aumentar las probabilidades de sufrir un siniestro vial grave. El Observatorio Europeo de Seguridad Vial asegura que un incremento de la velocidad en 10 km/h duplica la probabilidad de que un accidente de tráfico sea mortal. En los casos en los que las víctimas sobreviven, también se ha comprobado que, a mayor velocidad, mayor gravedad de las lesiones, con consecuencias especialmente graves en el caso de los usuarios vulnerables de la vía: a partir de 80 km/h es prácticamente imposible que un peatón sobreviva a un atropello.

Por el contrario, bajar la velocidad ha demostrado beneficios. De hecho, un estudio del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) ha calculado que reducir la velocidad media en tan sólo 1 km/h en todas las carreteras de la UE salvaría más de 2.100 vidas al año.

En España, la situación es similar a la francesa. Al consultar los datos de siniestralidad de 2024 (último año con cifras consolidadas), se puede comprobar que la velocidad inadecuada fue determinante en el 22 % de los

España, un país con prisa

Durante la última campaña de control de velocidad realizada el pasado mes de abril los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil verificaron la velocidad de más de un millón de vehículos. ¿El resultado? Más de 78.000 conductores fueron denunciados. Pero es difícil que estos casos lleguen hasta los tribunales: de todos los infractores detectados únicamente 15 fueron puestos a disposición judicial. Según los datos de la Memoria de la Fiscalía, en el año 2024 sólo se dictaron 691 sentencias condenatorias por conducir con una velocidad muy superior a la permitida (80 km/h por encima del límite permitido en vías interurbanas o más de 60 km/h por encima del límite en vías urbanas). Por comparar esos mismos datos con otros delitos cometidos contra la seguridad vial, en ese mismo año se produjeron 47.103 condenas por conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas.

siniestros en los que se produjeron víctimas mortales. La cifra total de personas fallecidas por este motivo se elevó a 307, un 5,5 % más que en el año anterior. En las carreteras españolas la velocidad se mantiene como el tercer factor concurrente más habitual en los accidentes y está presente en más del 20 % de los casos con víctimas mortales. Quizá haya llegado el turno de repensar nuevas medidas para conseguir que las carreteras sean un espacio en el que se circule a la velocidad adecuada. ♦

EN LOS ÚLTIMOS 10 AÑOS, EN ESPAÑA SE HA TRIPLICADO EL PARQUE DE ESTE TIPO DE VEHÍCULOS

El mundo del 'caravanning' se pone al día



Con la llegada del buen tiempo surgen las ganas de viajar, de recorrer lugares y vivir nuevas experiencias, ¿y qué mejor para ello que hacerlo con la casa a cuestas? Lo que en un principio parecía una moda ha dejado de serlo: **la fiebre por el 'caravanning' ha llegado para quedarse**. Sin embargo, este crecimiento tan fuerte puede suponer un desafío para los municipios, sobre todo en temporada alta, y generar tensiones entre autocaravanistas y ayuntamientos.

• Isabel CISNEROS

• Infografía: AÑADE Comunicación y Diseño

Mucho se habla del 'boom' del 'caravanning', pero la realidad es que el aumento de este tipo de vehículos se viene registrando de forma constante desde hace varios años, antes incluso de la pandemia. Como explica José Manuel Jurado, presidente de la Asociación Española de la Industria y Comercio del Caravanning (ASEICAR), "la pandemia nos dio más visibilidad, porque era una manera más segura de salir al aire libre", aunque achaca el incremento de estos vehículos al cambio de mentalidad a la hora de viajar, sobre todo entre la gente joven. "Ahora no se busca tanto el estar varios días en el mismo lugar, sino que muchos se plantean el viaje como un recorrido con varias paradas en el que ir conociendo diferentes lugares y personas", asegura. Con una autocaravana o una furgoneta camperizada, este tipo de experiencias son ideales.

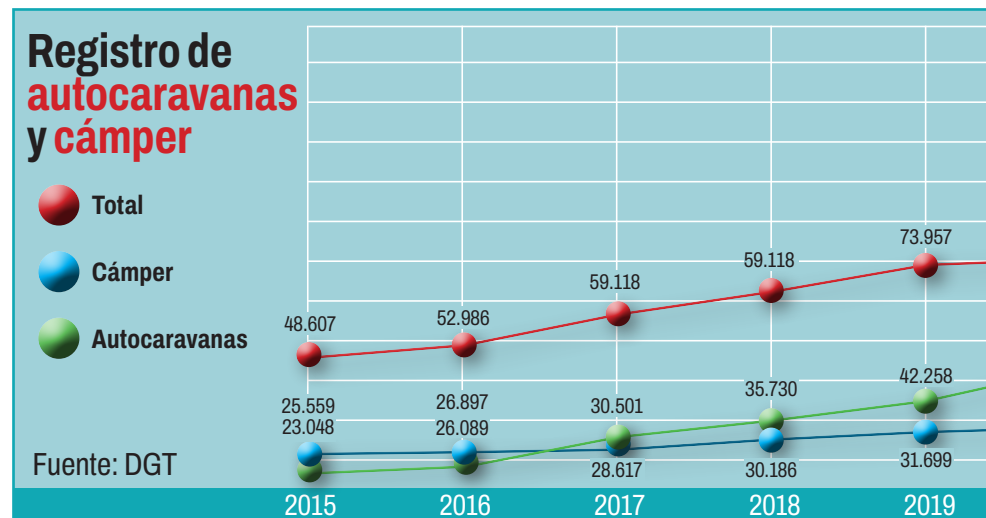
A grandes rasgos, la diferencia entre ambos vehículos es que las autocaravanas suelen ser más grandes que las furgonetas y en su interior cuentan con asien-

tos, mesa, camas, cocina e incluso baño. Las cámpers son más personalizadas y lo normal es que incluyan una cama, armarios y un espacio para comer, aunque muchas pueden ir más equipadas.

Llevar la casa literalmente a cuestas para pasar las vacaciones se configura cada vez más como una excelente opción para viajar y conocer nuevos destinos sin limitaciones. Por eso, el número de autocaravanas y furgonetas camperizadas ha ido creciendo de forma exponencial durante los últimos diez años

y se ha pasado de los 48.000 vehículos registrados en nuestro país en 2015 a los casi 137.000 que existen en la actualidad (ver gráfico adjunto).

La libertad de movimientos es uno de los principales motivos por el que miles de personas se decantan por esta manera de hacer turismo. Miguel Madrid tiene una furgoneta camperizada desde hace 9 años. Una de las cosas que más valora es la flexibilidad: "Lo que más me gusta de esta forma de viajar es no tener que reservar con antelación.

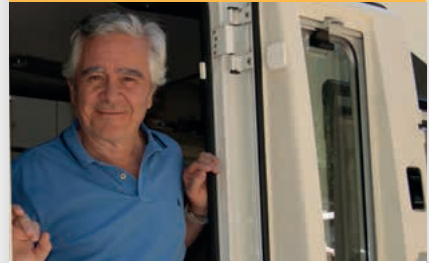




ENTREVISTA

JOSÉ MANUEL JURADO

Presidente de ASEICAR



“En España faltan unas 2.000 áreas para autocaravanas”

¿Por qué este auge del ‘caravanning’?

Realmente el sector lleva bastantes años con un crecimiento sostenido. Esto no es algo de este año ni del anterior. Es verdad que nos dio mucha visibilidad la pandemia, porque era una manera más segura de salir al aire libre. Ahora hay mucha gente joven con ganas de viajar, de conocer el mundo de una forma diferente a las cuatro paredes de un hotel, y estos vehículos dan esa libertad. Por eso no tengo tan claro que sea un ‘boom’, lo que pasa es que ahora se habla más del ‘caravanning’.

¿Cuál es el principal problema que se encuentran al viajar por España?

La falta de espacios, sobre todo en temporada alta. Hemos estimado que en España faltan unas 2.000 áreas para autocaravanas, principalmente por toda la costa. Si hubiera más, sería bueno tanto para los autocaravanistas como para los ayuntamientos.

¿Existen diferencias con Europa?

Sí, muchas. Te diría que en cada pueblo turístico francés hay un espacio para autocaravanas. España es un país receptor de turismo y, en temporada alta, hay un déficit muy importante de áreas de servicio. En zonas costeras, hay poblaciones absolutamente colapsadas: tienen 3.000 habitantes durante el año y en verano 500.000. Entonces las autocaravanas, que son muy grandes, les molestan.

¿Qué porcentaje se compran para vivienda habitual o alquiler?

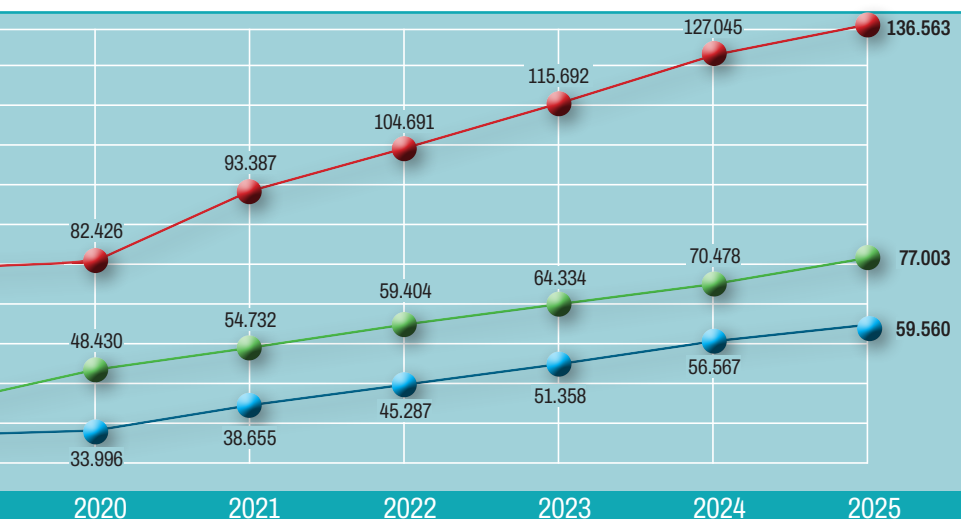
Aunque ha salido en la televisión y ha habido reportajes por los problemas de vivienda que hay en algunos lugares, el porcentaje es ínfimo. El año pasado, de todos mis clientes, sólo hubo uno que compró una para destinarla a vivienda.

Además, si el sitio o la gente te gusta, te puedes quedar sin miedo a perder reservas”. Lo mismo opina Eduardo Gómez, que se incorporó a este mundo del ‘caravanning’ hace escasamente un año, con la idea de “poder improvisar rutas y adaptar el viaje sobre la marcha”. En su caso, él adquirió una autocaravana porque suponía “un equilibrio entre comodidad y autonomía”. En su

opinión, “una autocaravana ofrece más espacio, un baño más funcional y una mayor habitabilidad”.

LA LIBERTAD DE MOVIMIENTOS ES UNO DE LOS PRINCIPALES MOTIVOS DE ESTE TIPO DE TURISMO.

LA OTRA CARA. Sin embargo, los que llevan muchos años en el sector coinciden en que este crecimiento tan fuerte experimentado no sólo en España, sino en el resto de Europa también, les está afectando de forma negativa por varios motivos. El ►►





El mundo del 'caravanning' se pone al día

► primero, afirman, es que las autocaravanas de alquiler y sobre todo las furgonetas camperizadas les están dando muy mala imagen. Al no tener aseo ni espacio suficiente en su interior, sus usuarios necesitan sacar elementos como mesas y sillas al exterior en zonas que no siempre están habilitadas para ello.

Una opinión que comparte Jesús Alonso, un veterano autocaravanista que en los últimos 30 años ha recorrido prácticamente toda Europa, desde

España hasta Noruega, pasando por Países Bajos, Suiza y Eslovenia, entre otros lugares. Cuenta que los autocaravanistas cuidan y respetan como nadie el entorno y la naturaleza, pero no así muchos usuarios de furgonetas camperizadas: *“Llegan a lugares en los que no se puede acampar y ellos, como tienen que hacer todo en el exterior, sacan la mesa y las sillas y se quedan fuera”,* asegura. Y añade: *“O autocaravanistas que vienen de otros países, como Francia y Alemania, y hacen cosas que en su país nunca harían. Todos ellos son los que están dañando nuestra imagen”.*

Por otra parte, el fuerte crecimiento del parque del 'caravanning' europeo hace que cada vez sea más complicado encontrar sitio en las áreas destinadas a este tipo de vehículos durante la temporada alta. Según indica José Manuel Jurado, unas 250.000 autocaravanas recorren la Península en verano. Algunas para quedarse, otras de paso a Portugal o Marruecos, pero sea como sea, necesitan estacionar y encontrar un área acondicionada para el vaciado de aguas grises y negras.

CONFLICTO CON LOS AYUNTAMIENTOS. Y este motivo, la falta de espacio, es precisamente un foco de

Actualización de la Instrucción de autocaravanas

La nueva instrucción PROT 2026/04 viene a sustituir a la antigua norma de 2023.

Plazos de ITV por tipo de vehículo

Autocaravana (Cat. M)

- ✓ Hasta 4 años: **Exento**
- ✓ De 4 a 10 años: **Bienal**
- ✓ Más de 10 años: **Anual**



Camper (Cat. N)

- ✓ Hasta 10 años: **Anual**
- ✓ Más de 10 años: **Semestral**



Fuente: DGT

Normas de uso



Estacionamiento

Aparcamiento como cualquier vehículo.

Vs



Acampada

Limitado a zonas acotadas para ello.



Respeto a las ordenanzas municipales

El Tribunal Supremo avala que los municipios limiten tanto las zonas de acampada como el tiempo de estacionamiento prolongado.



Nueva señal S-128

Indica puntos oficiales de vaciado de aguas residuales para este tipo de vehículos.



conflicto con algunos ayuntamientos que no ven con buenos ojos la llegada de autocaravanas y furgonetas camperizadas. Además, al ser España un país receptor de turismo, en las zonas costeras y en pueblos ya de por sí masificados durante el verano, la situación se vuelve insostenible.

Los autocaravanistas buscan un espacio en el que estacionar sus vehículos, pero se encuentran con la negativa de los ayuntamientos a que lo hagan en las calles de la localidad. Los dueños de estos vehículos alegan discriminación, porque ven que los agentes locales les impiden aparcar en determinadas zonas del municipio aun cumpliendo las normas de estacionamiento.

NUEVA INSTRUCCIÓN.

Para arrojar algo de luz a este conflicto cada vez más frecuente, la nueva Instrucción PROT 2026/04 de Autocaravanas de la Dirección General de Tráfico (DGT) ha incluido entre sus novedades la sentencia de 18 de marzo de 2018 del Tribunal Supremo. En ella, el Alto Tribunal concluía que las ordenanzas municipales tenían la capacidad para limitar el tiempo de estacionamiento y acampada de las autocaravanas y similares en las vías urbanas del municipio.

La anterior Instrucción de Tráfico mantenía limitaciones de estacionamiento en función de la masa y dimen-

siones de los vehículos. Sin embargo, el fallo del Tribunal Supremo ha llevado a eliminar esa parte del texto para estar en línea con la sentencia. Así lo explica el subdirector de la Unidad de Normativa de la DGT, Francisco de las Alas-Pumarino: *“El Tribunal Supremo está diciendo que no se trata solamente de las dimensiones y la masa del vehículo, sino que una autocaravana tiene usos que no tienen otros vehículos, y esos usos tienen una incidencia en los*

vecinos del municipio que pueden justificar una regulación especial en cuanto al estacionamiento. Por esa razón se ha eliminado esa parte del texto, porque no tiene sentido que desde la DGT mantengamos una opinión que sabemos que no coincide con la del Tribunal Supremo, y que luego digamos a los autocara-

vanistas que recurran a los órganos judiciales cuando lo normal es que estos sigan el criterio del Tribunal Supremo”.

Encontrar un equilibrio en estos meses veraniegos en los que muchos municipios multiplican su población es complicado, porque entran en juego multitud de factores. Como resumía el autocaravanista Eduardo Gómez, *“hablar de autocaravanas hoy en España no sólo es hablar de viajar, sino de cómo convivir en un espacio limitado bajo reglas que intentan equilibrar libertad individual y orden colectivo. Y ese equilibrio, como en casi todo lo humano, nunca es definitivo”.* ♦

LA FALTA DE ESPACIOS PARA AUTOCARAVANAS EN VERANO ES FOCO DE CONFLICTO CON LOS CONSISTORIOS.

ENTREVISTA FRANCISCO DE LAS ALAS-PUMARINO

Jefe de la Unidad de Normativa de la DGT



“Convenía actualizar la Instrucción”

¿Por qué esta nueva normativa?

En 2008 se hizo una instrucción que se revisó en 2023. Después de ella, visto que se habían detectado algunas discrepancias con varios Ministerios, la aparición de novedades normativas y la publicación de nuevos decretos sobre regulación de áreas de alojamiento en autocaravana por parte de las algunas comunidades autónomas, nos pareció que era conveniente actualizar la Instrucción y no dejar pasar otros 15 años.

¿Qué es lo más relevante de ella?

Por un lado, clarificar la interpretación que habíamos hecho respecto a la ITV de las autocaravanas y a la de los vehículos acondicionados como vivienda. La DGT les atribuía la misma periodicidad, pero el Ministerio de Industria y Turismo nos especificó que pertenecían a diferentes categorías y, por lo tanto, tenían periodicidades distintas.

Sin embargo, la novedad que posiblemente más revuelo ha causado, es que hemos incorporado la doctrina del Tribunal Supremo con respecto a la controversia que existe sobre si las corporaciones locales pueden regular el estacionamiento de autocaravanas. La DGT, en el Reglamento General de Circulación, regula las maniobras, el adelantamiento o cómo se cruza un paso de peatones. En el caso de las autocaravanas, lo que hace es regular cómo se efectúa la maniobra de estacionamiento, pero lo que no puede regular es dónde y cuándo se estacionan. Eso corresponde al titular de la vía, en este caso al ayuntamiento.

Por eso, la Instrucción no quiere decir que Tráfico haya decidido que los ayuntamientos tengan más poder, no. Recogemos únicamente las sentencias de los órganos judiciales para dar más información al usuario de la autocaravana.

Mucho más que coches

El hecho de que aún no exista un Museo Nacional del Automóvil podría haber dejado huérfano a nuestro país de un espacio donde disfrutar del pasado, el presente y el futuro de la automoción. Pero afortunadamente en el centro de Salamanca es posible visitar un espacio cuyas exposiciones y actividades se han convertido en **el refugio de los vehículos con mayor valor histórico** de España.

• Silvia FERNÁNDEZ

• Fotos: Museo de Historia de la Automoción de Salamanca (MHAS)

En la antigua Fábrica de la Luz, dos naves del año 1902 situadas en el casco histórico de Salamanca, se encuentra un lugar cercano al corazón de los amantes del mundo del motor: el Museo de Historia de la Automoción (MHAS). Un espacio cultural de referencia, tanto por su tamaño y carácter público como por contar con una de las mejores colecciones de vehículo histórico que se conservan en nuestro territorio. Un lugar que guarda, además, una relación especial con la Dirección General de Tráfico, ya que alberga y cuida de la colección de vehículos de otras épocas de este organismo.

El Museo, fundado hace 24 años como condición de la familia Gómez Planche para ceder su colección privada al consistorio salmantino, es hoy una referencia dentro de las más de 23 organizaciones de este tipo que existen repartidas por toda la geografía española. *“Fue el primer museo público dedicado exclusivamente a la historia del automóvil. Antes de su apertura, no existía un espacio de esta magnitud que tratara el coche como lo que es: un objeto de patrimonio histórico y cultural digno de conservación por parte de los poderes públicos”*, destaca uno de sus admiradores, Alfonso Ibáñez Colmenares, jefe provincial de Tráfico de Zamora. Una opinión, la de

que al atravesar las puertas del MHAS nos encontramos en un lugar pionero, que comparte su director, Luis Miguel Mata: *“Son 24 años poniendo en valor el patrimonio histórico automovilístico español en épocas en las que mucha gente ni se daba por aludida en este tema de los vehículos antiguos”*.

ÚNICO EN SU ESPECIE. Con el paso de los años el MHAS se ha convertido en uno de los museos más completos y complejos de su categoría, tanto por la cantidad y variedad de los vehículos que se exponen en él como por su capacidad para dinamizar la sociedad en torno al mundo del motor, además de ejercer otras funciones como la de laboratorio acreditado y fondo documental y bibliográfico.

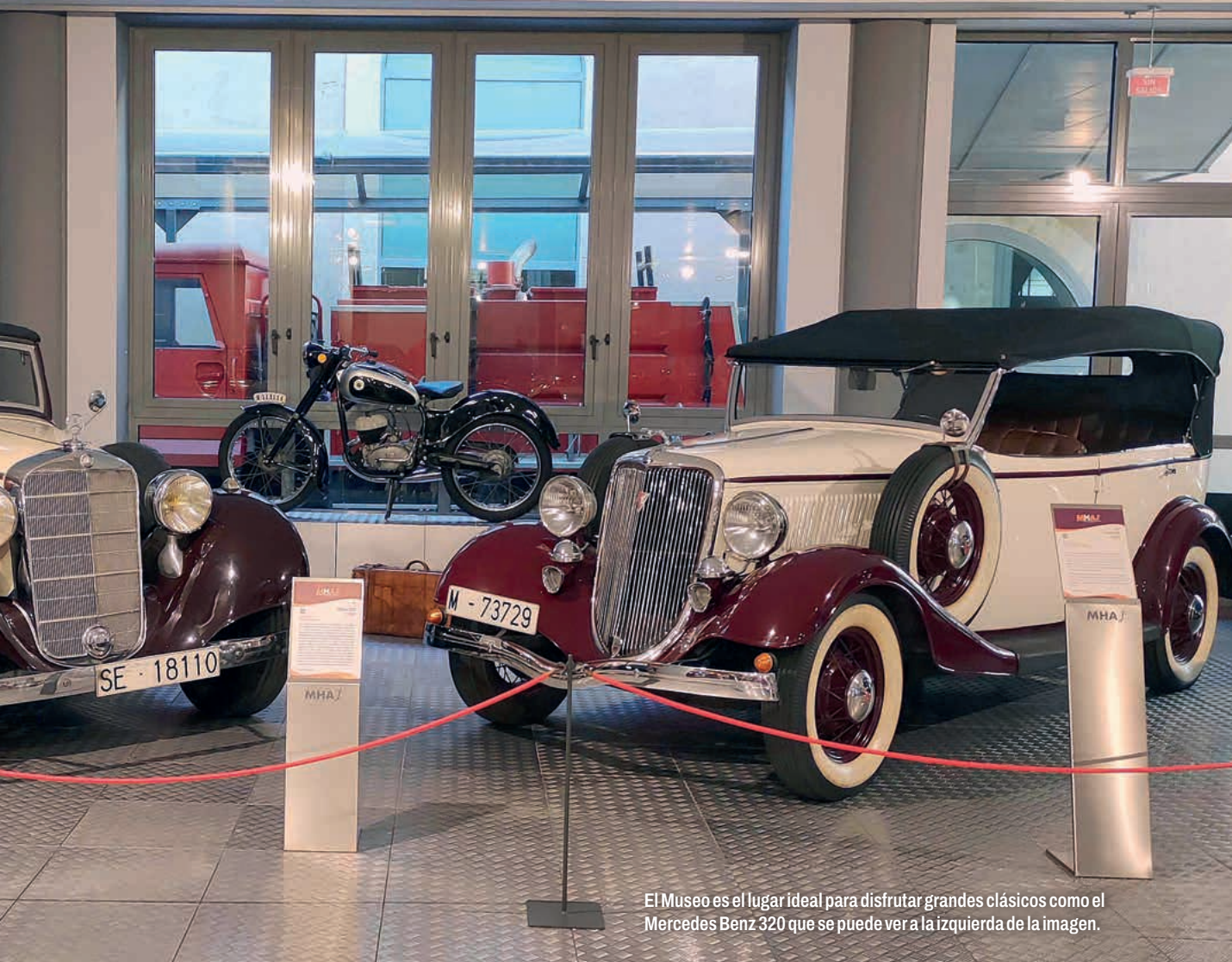
La colección completa de esta institución supera los 240 vehículos, pero su sala de exposiciones no muestra todas sus piezas, sino que se van rotando para que el público pueda ver novedades cada vez que traspasa sus puertas. Los principales fondos de los que se nutren esas muestras son tanto las colecciones mencionadas de la familia Gómez Planche y la DGT como otras cesiones de donantes privados, algunos anónimos, otros con nombres y apellidos ilustres. *“Todas las semanas nos ofrecen nuevos vehículos, pero las limitaciones de espacio son las que son y por eso sólo acogemos los modelos más especiales. Por ejemplo, cuando falleció Camilo José ▶▶*



También poseen joyas del día a día como este taxi Seat 1500 (izquierda).



Un Pegaso Z-102 el "Ferrari español".



El Museo es el lugar ideal para disfrutar grandes clásicos como el Mercedes Benz 320 que se puede ver a la izquierda de la imagen.



Mercedes Simplex de 1903.



Jaguar MK2.

MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA

MUJERES Y AUTOMOCIÓN

*"Un viaje compartido
hacia la igualdad"*

Hasta el 31 de mayo de 2026

MHAJ
MUSEO DE HISTORIA DE LA AUTOMOCIÓN DE SALAMANCA
Paseo de la Estación de Salamanca 101 - 37002 Salamanca
www.museoautomocion.com

Colaboran:



Réplica del triciclo Benz-Patent Motorwagen.

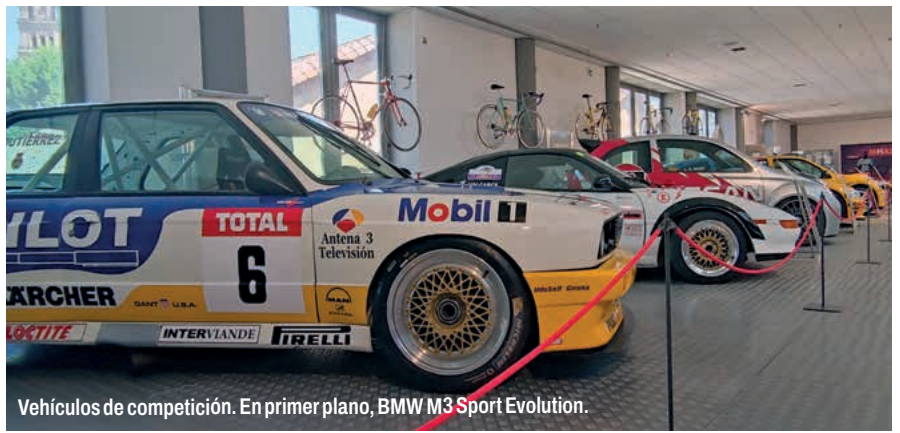
Mucho más que coches

► Ceta, su secretario personal adquirió el fantástico jaguar del Premio Nobel y vino personalmente a entregárselo al Museo”, expone el director.

Gracias a estas adquisiciones en el MHAS es posible contemplar una réplica exacta de un Triciclo Benz de 1885, el primer vehículo con motor de explosión de la historia, codeándose con modelos de míticas marcas españolas del siglo XX como Pegaso o coches de Fórmula 1. Pero sin duda la joya de la corona, al menos oficialmente, es el Hispano Suiza que preside su entrada. Un vehículo propiedad de la DGT que fue el primer coche declarado patrimonio artístico de interés cultural en España.

HISTORIA VIVA. Pero no sólo de coches y motocicletas vive el MHAS. En sus instalaciones también hay miles de piezas mecánicas, accesorios, cartelería y objetos históricos que aportan el contexto necesario para entender la revolución que supone la automoción en la vida humana. “Todos nuestros vehículos tienen una historia. Yo creo que ese es su interés. Podemos admirar sus características, pero al final encierran el relato de quienes los adquirieron y disfrutaron”, afirma Luis Miguel Mata.

Precisamente, cuando el director del MHAS echa la vista atrás, es la crónica que cada dueño hace de su vehículo lo que permanece en su mente; desde la historia del piloto de carreras que pagó de su bolsillo el traslado de su coche de competición desde Bruselas a Salamanca para que pudiera ser disfrutado por los futuros amantes del mundo del motor al propietario asturiano de un Seat 1200 “Bocanegra” al que se le saltaron



Vehículos de competición. En primer plano, BMW M3 Sport Evolution.



Monopla de Fórmula 1 Renault R29.



Historia viva de la DGT

El 31 de mayo cumplió su primer aniversario el único libro que reúne toda la información sobre la colección de vehículos históricos propiedad de la DGT. Una investigación compleja que tuvo dos vertientes: la primera abordaba los aspectos técnicos-históricos; la segunda consiste en las tasaciones económicas de cada vehículo. La colección de vehículos de la DGT cuenta con ejemplares de una notable relevancia histórica, técnica y cultural. Todos ellos reflejan cómo ha cambiado la movilidad, la ingeniería y las políticas del tráfico desde comienzos del siglo pasado. Tanto este libro como su exhibición en el MHAS fomenta su conservación, estudio y disfrute por parte de todos, evitando la dispersión o la pérdida de estas piezas de alto valor histórico.

las lágrimas el día que entregó su coche porque fue el mismo que usó el día de su boda.

PASADO Y FUTURO. Desde sus inicios el MHAS ha querido convertirse en algo más que un espacio expositivo. “El Museo intenta vivir hacia fuera. Por ejemplo, en la Semana Internacional de los Museos nos abrimos a todo tipo de actividades: fotografía, yoga, conciertos, cuentacuentos... También colaboramos en competiciones como el rally a Portugal. Y tenemos iniciativas de carácter solidario, como la Operación Litro, que consiste en un paseo de coches antiguos durante el cual se recogen alimentos para donarlos”, resume su director.

Con ese mismo espíritu abierto el MHAS acoge desde hace un tiempo a unos nuevos inquilinos: los eléctricos. De hecho, Nissan les regaló uno de estos coches que hoy es posible ver cortado para mostrar cómo ha evolucionado el motor. Aunque si se pregunta en privado a Luis Miguel Mata cuál de todos los modelos expuestos es su favorito, se decanta por los veteranos: “Quizá el Cadillac 62 de 1950 o el Ford V8 Galgo 320 de 1932... aunque es un poco difícil escoger sólo uno, ¿no nos podemos quedar con todos?”. Habrá que viajar hasta Salamanca para que cada uno de nosotros hagamos nuestra propia selección. ♦



EN EL MARCO DE LA XXX CUMBRE IBEROAMERICANA

Por un espacio iberoamericano de seguridad vial

Aprovechar los lazos que unen a los países con una cultura común para **avanzar en los retos de la seguridad vial**. Ese es el objetivo principal del evento que ha reunido en Madrid a los responsables de la movilidad y la gestión del tráfico en los distintos países de Iberoamérica.

• Nuria **HERRAIZ**

Conscientes de la fortaleza que ofrece poseer un espacio de entendimiento común, los países que forman parte del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial / OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial) se han reunido en Madrid del 24 al 26 de junio para trabajar en una política de movilidad segura compartida por todos ellos. Una cita que se organiza bajo el paraguas de la XXX Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno, que tendrá lugar el 4 y 5 de noviembre, y en la que también participaran la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS).

La principal propuesta del encuentro se recoge en la declaración 'Hacia un Espacio Iberoamericano de Seguridad Vial',

**SE PROPONEN
NORMAS
COMUNES Y
UN CARNÉ
PARA TODA
IBEROAMÉRICA.**

que será presentada a los jefes de Estado y de Gobierno de los países firmantes, para avanzar en la mejora de la movilidad y la seguridad de la ciudadanía iberoamericana desde tres ejes fundamentales: un índice común de desarrollo de la seguridad vial, unas normas básicas comunes y la configuración de una licencia iberoamericana de conducir.

Esta última iniciativa supondría igualar el nombre de las licencias, que cada una de ellas permitiera conducir el mismo tipo de vehículo y el diseño de un soporte físico común a todos los países.

Por su parte, el índice de desarrollo garantizaría que la evidencia y el consenso de los expertos fijen los criterios de evaluación y monitorización de las políticas de seguridad vial y que se consoliden medidas eficientes para lograr el objetivo de cero fallecidos y heridos graves por siniestros viales para 2050.



El respaldo de la sociedad civil

La realidad es clara al demostrar que el trabajo para conseguir una movilidad segura, eficiente, equitativa y sostenible no puede proceder únicamente de los esfuerzos de las administraciones responsables. En este sentido, los directores nacionales de tráfico y seguridad vial que representan a sus países en el Programa Iberoamericano cuentan con el apoyo y el contacto constante con las asociaciones de víctimas y otras entidades de la sociedad civil.

Esto ha quedado patente durante estas jornadas en las que la Federación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI) ha participado no sólo en las ponencias de los tres ejes fundamentales de acción, sino que, al igual que OISEVI, ha celebrado su asamblea general en el marco de este encuentro iberoamericano.

Una coincidencia de reuniones que remarca la sintonía y el respaldo de a las iniciativas dirigidas a reducir el número de víctimas de siniestros viales en toda Iberoamérica.

En el tercero de los ejes que se proponen, los países deberán promover normas básicas comunes para enfrentar los factores de riesgo que afectan a la movilidad y al tráfico en todos ellos, como son la velocidad, el consumo de alcohol y otras sustancias ilegales mientras se conduce, el no uso del equipamiento de seguridad o las distracciones de los usuarios de las vías. ♦

El mejor contenido sobre movilidad, tráfico y seguridad vial.

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

Suscríbese 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.



Disponible en cualquier dispositivo.



¿Quiere la revista en papel?

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

Alba Vázquez

PILOTO DE AUTOMOVILISMO. PRIMERA MUJER EN GANAR UNA CARRERA EN EL CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS



“¿Para qué correr en la carretera? ¿Para poner en peligro tu vida y la de los demás?”

Es muy joven (23 años), mujer y destaca en un deporte eminentemente masculino. Alba Vázquez no es una desconocida en el automovilismo: campeona de España femenina de Turismos en 2022. Ese mismo año quedó tercera en la competición general y desde entonces no ha dejado de trabajar para consolidar su carrera en esta profesión. Este año competirá de nuevo con el patrocinio de Bosch en el campeonato Supercars Endurance, una prueba de técnica y resistencia, con el equipo ChefoSport by Petrogold. Pero fuera de los circuitos se confiesa respetuosa con las normas y alejada de las grandes velocidades.

• Nuria HERRAIZ
• FOTOS: AMAPOLA CREATIVA

Ha conducido para McLaren o Ferrari y cuenta con el respaldo de Bosch. ¿Qué se siente al estar entre los mejores del automovilismo?

Pues el orgullo de poder decir que he competido con esas marcas, con la potencia y las características de los modelos que he conducido. Es algo que se queda en la mochila personal y en la agenda de mi vida. Siempre cuento que la Alba que corría en karting, la que cuando era pequeña iba con su abuelo al circuito a pasarlo bien, no se hubiera creído que iba a correr un Europeo con un Ferrari 488, ni con un McLaren en un campeonato Iberian Supercars en la categoría de GTX, y eso es lo que he hecho.

¿Se compite diferente para cada marca?

Los equipos más o menos tienen las mismas formas de trabajar; no todos usan las mismas pautas totales, pero sí tienen siempre una misma línea de referencia. Lo que más cambia al final es el coche, porque las características son totalmente diferentes. Yo he notado mucha diferencia al conducir el Ferrari porque tiene unas cualidades totalmente distintas a las que tuvo el McLaren.

Ahora va a conducir un Ligier JS2R en Supercars Endurance, donde el año pasado marcó un top 3 con opciones hasta la última carrera. ¿Cuál es su meta?

El objetivo es seguir creciendo con este proyecto, avanzar, subir de categorías y poder llegar a correr en el WEC (Campeonato Mundial de Resistencia de la Federación Internacional de Automovilismo) o en Lemans. Es cierto que el año pasado estuve en la lucha por el campeonato de Supercars, pero no me gusta ser yo la que diga “estoy aquí y tengo el potencial”. Prefiero que los equipos con los que trabajo y la gente de fuera lo vea y demostrarlo en la pista.

¿Cambiaría de nuevo de competición?

Hoy por hoy no. Claro que me gusta la opción de las Fórmulas (Fórmula 4, 3, 2 o 1), pero en estos campeonatos los asientos están muy limitados, y si ya es complicado llegar para los hombres, pues para las mujeres es prácticamente inabarcable. Por eso no lo barajas, pero también porque los presupuestos que se necesitan para las distintas competiciones presentan diferencias abismales. Creo que actualmente el mundo de los GT (Gran Turismo) ofrece muchas posibilidades. Quiero quedarme aquí y pelear este campeonato, intentarlo y luchar. ▶▶

Alba Vázquez

► ¿Hay otras mujeres dentro del equipo?

Pues para esta temporada creo que hay una ingeniera dentro del equipo. En 2024 en Ferrari éramos todas chicas: mecánicas, ingeniera... Hasta la 'team' principal (puesto similar al de jefa de equipo) era una mujer. Este año seré la única piloto y por la información que tenemos, soy la única española que va a participar en el campeonato. Habrá mujeres de otras nacionalidades, creemos que dos más, pero principalmente estaré yo como única española. Y veremos si igual soy la única chica en la categoría.

En el circuito, ¿se siente segura?

Dentro del coche tenemos que estar muy bien preparados, porque el mayor peligro es que se incendie. Debemos llevar un equipo para poder protegernos del fuego en caso de estar cierto tiempo dentro del coche: la camiseta, el pantalón, los calcetines, el mono, las botas, los guantes, el sotocasco, todo es ignífugo. Y el casco no sólo es resistente al fuego y las altas temperaturas, sino que, como decimos coloquialmente, es antibalas: está preparado para impactos, para que no se pueda romper ni atravesar.

¿Y el coche?

Hay mucha diferencia entre modelos y competiciones. No tiene nada que ver el Honda que conduje en 2022, que está muy vacío y es básicamente una estructura de barras antivuelco, con los GT, que están mucho más preparados. En estos coches, los golpes te pueden asustar más, porque están totalmente hechos de carbono y en un impacto parece que se desintegran, por eso los accidentes parecen muy impactantes. Pero, si te das un golpe, gracias a las barras antivuelco y al carrozado interior, las probabilidades de que te pase algo hoy en día, afortunadamente, no son muy altas. Es cierto que hay impactos a mucha velocidad y puedes perder la vida, somos conscientes de ello, aunque entre comillas: yo no estoy pensando que eso vaya a suceder.

¿Has tenido algún susto al volante dentro o fuera de la pista?

Fuera de la pista ninguno, dentro de ella sí. He sufrido varios accidentes, principalmente uno en la temporada 2023 que me afectó a algunas vértebras en la co-



lumna y del que tardé en recuperarme mucho tiempo. Hoy en día sigo manteniendo sesiones de fisioterapia específicamente para eso.

¿Los coches que conduce llevan asistentes para la conducción?

No. Bueno, tienen lo que todos, un ABS, aunque en concreto este Ligier no lo tiene. Creo que para los coches de calle las ayudas están muy bien, por ejemplo, si haces viajes largos, por si te da somnolencia, el poder actuar de repente, que te pite el coche o que te conduzca por el carril, eso yo lo veo muy bien porque es totalmente seguridad. También el control de crucero es más cómodo. Pero, en

“EN ESTOS COCHES, LAS PROBABILIDADES DE QUE TE PASE ALGO NO SON MUY ALTAS ”

la carrera, donde estás muy concentrada y exprimiendo a máximo el coche, creo que no deberías tener esas ayudas.

¿Conduce al margen de las carreras?

Sí, aunque poquito, no hago viajes largos porque, al final, son muchos aviones los que tengo que coger durante el año y cuando llegas viene a recogerte el equipo. Pero sí, me gusta. Es parte de la rutina de estar en casa. Cuando digo que no conduzco trayectos largos es porque con el poco tiempo libre que tengo, me gusta aprovecharlo para relajarme en casa y pasar ratos tranquila, pero me gusta conducir para bajar a la playa, llevarme al perro y desconectar un poco de todo.

¿Es buena copiloto?

Lo paso mal dependiendo de quién conduzca. A veces veo a conductores que

hacen cada locura..., y entonces me sale la típica expresión de “¿dónde se han sacado el carné de conducir? Por favor, que alguien me lo explique”. Y no me pasa tanto si voy conduciendo, pero si voy de copiloto empiezo yo: “¡Madre mía!, y ese tal, y el otro tal...”.

¿Y prefiere los combustibles tradicionales o los vehículos eléctricos?

Actualmente sigo prefiriendo los vehículos de gasolina antes que los eléctricos, aunque los campeonatos de turismo o Fórmulas eléctricos han inaugurado una nueva era, están muy bien calificados y son muy divertidos para el piloto y para el público.

¿Le gusta la velocidad fuera del circuito?

No. Soy de respetar las normas porque al final soy muy consciente, y de verdad que no tengo ganas de correr, porque, realmente, ¿de qué te sirve correr en la carretera? ¿Para tener un accidente y poner en riesgo a los demás? ¿Para jugarle la vida o la de los demás?

¿Qué diría a quienes confunden carretera y circuito?

Pues siempre pongo un ejemplo muy claro, que imaginen que le llaman desde la carretera para decirle que su hijo ha tenido un accidente de tráfico por exceder la velocidad o porque se ha chocado con alguien. Y que piensen que, aunque no sean ellos o sus familias, puede ser el hijo de alguien, o el nieto de alguien, o el sobrino de alguien, quien acaba de perder la vida en la carretera porque tú has querido jugar con la alta velocidad y no cumplir las normas de tráfico. Es ese el consejo que les doy, que se pongan en la situación de los demás. ♦



¿CAMBIO AUTOMÁTICO O MANUAL?

La conducción cambia de marcha

El auge de los vehículos electrificados y la evolución tecnológica están impulsando una transformación en la forma de conducir. **El cambio automático gana terreno frente al manual**, pero ¿estamos ante una sustitución definitiva o ante una convivencia necesaria? Analizamos las claves desde la formación vial y la técnica.

• S. L. Un panorama que empieza a trasladarse a la formación de los nuevos conductores.

El debate entre cambio manual y automático ya no es sólo cuestión de preferencias. Como explica Sergio Olivera, desde la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), la electrificación del parque automovilístico está acelerando la sustitución. "Los vehículos más modernos -explica- utilizan tecnología eléctrica o híbrida, y esto implica el uso del cambio automático".

Un nuevo escenario de aprendizaje

Aunque hoy las prácticas con cambio manual siguen siendo mayoritarias (menos del 5 % opta por automático), las previsiones apuntan a un giro importante cuando entre

en vigor la nueva normativa que permitirá eliminar el llamado 'código 78' -la limitación a conducir sólo automáticos si te examinas con este tipo de cambio-, mediante un curso adicional.

Desde CNAE se insiste en que el sistema actual ha frenado la adopción del cambio automático en las autoescuelas. La necesidad de examinarse con manual para no quedar limitado ha condicionado la elección de los alumnos durante años.

Sin embargo, las modificaciones normativas que se avecinan, aclara Olivera, permitirán obtener el permiso de conducir de la clase B con un vehículo con cambio automático y, tras realizar un curso de 7 horas (como mínimo), no se

anotará en el carné el citado 'código 78'. Estos conductores podrán conducir, en ►►

LA OPCIÓN
MAYORITARIA
ES APRENDER A
CONducir CON
CAMBIO MANUAL.

La conducción cambia de marcha

► tonces, vehículos con ambas cajas de cambio, lo que, muy probablemente, signifique un aumento de la demanda de la obtención de permisos de conducción en vehículos eléctricos o híbridos. Según Olivera, esto “convertirá el automático en la puerta de entrada principal a la conducción”.

Además, esta organización reclama ayudas para renovar las flotas de las autoescuelas e incorporar vehículos híbridos y eléctricos, más alineados con la realidad del mercado.

Al volante: menos carga mental

Desde el punto de vista del aprendizaje y la seguridad, el cambio automático presenta ventajas claras. Eliminar el embrague y la gestión manual de las marchas permite al conductor centrar su atención en lo realmente importante: la carretera.

Esto se traduce en mayor tranquilidad en situaciones complejas como retenciones, pendientes, maniobras o intersecciones. No obstante, desde CNAE recuerdan que conducir bien va mucho más allá del tipo de transmisión: anticipación, observación y cumplimiento de las normas siguen siendo fundamentales.

La mirada técnica: mayor precisión

Para Sergio Fernández, monitor de la Escuela RACE (Real Automovil Club de España) de Conducción, la diferencia entre ambos sistemas es, sobre todo, tecnológica: “El cambio manual es una tecnología basada en la intervención directa del conductor. Para que funcione correctamente, la persona al volante tiene que coordinar varias acciones a la vez: accionar el embrague, seleccionar la marcha adecuada y sincronizar todo con el régimen del motor. Es un proceso que depende completamente del factor humano y, por tanto, introduce variabili-

EL CAMBIO AUTOMÁTICO PERMITE AL CONDUCTOR CENTRARSE EN LO IMPORTANTE: LA CARRETERA.

dad y limitaciones en términos de precisión”. Por el contrario, el cambio automático moderno funciona de manera completamente distinta. “Utilizan sistemas electrónicos que analizan en tiempo real lo que está ocurriendo: cuánta potencia se está demandando, a qué velocidad circula el vehículo o qué adherencia hay disponible. Con toda esa infor-

mación, el propio sistema decide en cada momento cuál es la marcha más adecuada”, matiza el monitor del RACE.

Estas diferencias tienen una consecuencia directa: los cambios de marcha son más rápidos, suaves, precisos y además ayudan a una conducción mucho más segura. Mientras que una persona necesita tiempo para reaccionar y puede cometer errores, el sistema actúa en milisegundos y mantiene el motor funcionando siempre en la zona más eficiente, evitando también que se dañe por malas decisiones del conductor. Gracias a todas estas características resulta claro por qué los vehículos con



PRINCIPALES DIFERENCIAS

Cambio automático

- Mayor comodidad y facilidad de uso.
- Mejor gestión de la eficiencia.
- Mayor seguridad potencial al reducir errores.
- Menor control directo para conductores experimentados.
- Dependencia tecnológica.

Cambio manual

- Mayor sensación de control.
- Tradicionalmente más económico.
- Útil en determinados contextos específicos.
- Mayor carga de trabajo para el conductor.
- Menor eficiencia en comparación con sistemas modernos.

cambio automático son más eficientes desde el punto de vista medioambiental. Y como concluye Sergio Fernández: “Los vehículos automáticos actuales aceleran mejor, consumen menos combustible, contaminan menos y mantienen un rendimiento más constante. No porque el motor sea diferente, sino porque la gestión de la transmisión es más eficiente”.

Además, estos sistemas automáticos también permiten una integración mu-



cho más eficaz de tecnologías como los asistentes a la conducción o los motores electrificados.

¿Elección o evolución?

El cambio manual no desaparece por falta de funcionalidad, sino por evolución tecnológica. Durante décadas ha sido una solución eficaz, pero hoy compete con sistemas más precisos y eficientes.

Aun así, persiste cierta resistencia, especialmente entre los conductores acostumbrados a usar el manual. Según CNAE, esto responde a la propia naturaleza del ser humano, que se resiste al cambio por definición. En este sentido, explica que *“siempre nos cuesta modificar nuestros hábitos y la conducción no es una excepción: preferimos seguir realizando tareas en las que nos sentimos hábiles antes que afrontar nuevos aprendizajes. No obstante, la experiencia nos dice que esta barrera es puramente psicológica; la gran mayoría de conductores tradicionales que prue-*

EN LOS VEHÍCULOS MODERNOS LA GESTIÓN DE LA TRANSMISIÓN ES MÁS EFICIENTE.

ban un vehículo automático cambian de opinión”. Esta percepción positiva es especialmente alta cuando se conduce un vehículo eléctrico. *“La suavidad y el confort de marcha de estas motorizaciones generan una valoración muy positiva entre los usuarios”*, añade el representante de CNAE.

Podemos decir que el cambio automático se perfila como el estándar en un contexto de electrificación y automatización creciente y todo indica que la formación vial, la normativa y el propio mercado avanzan en esa dirección. *“Creemos que es importante adaptar la formación de los aspirantes a la nueva realidad del parque automovilístico, facilitando el acceso a un aprendizaje más acorde con las tecnologías actuales”*, comenta Olivera. Pero, más que una sustitución inmediata, estamos ante una transición tranquila en la que el conductor seguirá siendo protagonista, pero con cada vez más apoyo tecnológico, también en los cambios de marcha. ♦

ENTREVISTA

SERGIO OLIVERA

Secretario general de CNAE



“En unos años, el cambio automático será la opción mayoritaria en la formación”

¿Está preparada la red de autoescuelas para el cambio hacia el automático?

La adaptación será progresiva. Requiere renovar flotas y formar a los profesionales, por lo que CNAE considera necesario el apoyo de la Administración para facilitar la transición.

¿Es suficiente el curso de 7 horas para pasar de automático a manual?

Debe ser una formación práctica y enfocada a la seguridad, que permita adquirir las destrezas básicas para manejar un vehículo manual con garantías. Los conductores podrán conducir, entonces, vehículos con ambas cajas de cambio lo que, muy probablemente, signifique un aumento de la demanda de la obtención de permisos de conducción en vehículos eléctricos o híbridos.

¿Mejorará la seguridad vial con el cambio automático?

Puede contribuir a reducir errores al disminuir la carga mental del conductor, siempre que vaya acompañado de una formación adecuada.

¿Cambiará la elección de los alumnos en los próximos años?

Sí. El automático ganará protagonismo al eliminarse la limitación del 'código 78', convirtiéndose previsiblemente en la opción mayoritaria. Y es que la obtención del permiso resulta más ágil al eliminar la complejidad técnica del embrague, permitiendo al alumno centrarse antes en las tareas de observación y seguridad vial. Es importante adaptar la formación de los aspirantes a la nueva realidad del parque automovilístico, facilitando el acceso a un aprendizaje más acorde con las tecnologías actuales.

Mazda CX-5 2.5 e-SKYACTIV G

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★
PRECIO: 30.995 €



EMISIONES DE CO₂:
157 g/km
IMP. MATRIC.:
4,75 %

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

Nota media: 7,3

Estabilidad:	8
Suspensión:	7
Frenos:	7
Luces:	8

Media seguridad: 7,5

La opinión de

Autofácil

La tercera generación de este SUV compacto mantiene la filosofía de evolución sin ruptura respecto a sus predecesores. Su diseño sigue el lenguaje Kodo, con líneas elegantes y fluidas, apostando por la continuidad estética. Eso sí, en el interior aumenta el espacio. En marcha, el modelo evoluciona hacia un enfoque más confortable. La suspensión es más suave, priorizando la comodidad y la calidad de rodadura, especialmente en autopista. A cambio, pierde parte del carácter dinámico que distinguía a

versiones anteriores, con mayor inclinación en curvas y reacciones menos inmediatas. A nivel mecánico, incorpora un motor de gasolina atmosférico de 2,5 litros con sistema híbrido ligero de 24 V, que ofrece una respuesta más eficiente a bajas revoluciones y obtiene etiqueta ECO. Se combina exclusivamente con cambio automático y puede contar con tracción delantera o total. En conjunto, el Mazda CX-5 2026 destaca por su equilibrio entre precio, confort y espacio, posicionándose como una opción muy competitiva dentro del segmento SUV. www.mazda.es

MOTOR: 2.5 + eléctrico, 141 CV.

CARBURANTE: Gasolina.

EQUIPAMIENTO: 7 airbags, alerta y asistente de cambio involuntario de carril, detector de fatiga, de colisión frontal, reconocimiento de señales de tráfico, control de crucero adaptativo, control de presión de neumáticos, faros LED, navegador, alarma antirrobo, llantas de 17", etc.

DIMENSIONES: • Longitud 4,69 m. • Ancho 1,86 m. • Alto 1,69 m.

MALETERO: 583 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 7l/100 km.

LO MEJOR

- Peso contenido
- Levas en el volante
- Comportamiento dinámico

LO PEOR

- Maletero pequeño
- Velocidad de carga de serie
- Prestaciones justas

Renault TWINGO

La opinión de

Motor16

Renault recupera este legendario modelo que llega 100 % eléctrico. El motor síncrono de imanes permanentes desarrolla 60 kW (82 CV) y 175 Nm, con una respuesta que permite una conducción ágil y adelantamientos con margen de seguridad. Cuenta con levas en el volante que permiten seleccionar 4 niveles de retención, adaptando la recuperación de energía a cada situación. El modo One Pedal eleva la regeneración al máximo y detiene el vehículo sin necesidad de acudir al freno, con lo que la conducción se realiza con el acelerador. Su autonomía es ideal para el uso urbano. La batería proporciona hasta 263 km de autonomía WLTP con un consumo homologado de 12,2 kWh/100 km. La recarga estándar en corriente alterna es de 6,6 kW, pero si se opta por el pack Advanced Charge opcional (490 €) añade carga trifásica en CA de 11 kW, carga rápida en CC de 50 kW y función V2L. El habitáculo está bien aprovechado, si bien en las plazas traseras el espacio es justo. El interior incorpora mandos físicos para el climatizador y, en la versión Techno, el sistema OpenR link con Google integrado. www.renault.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★★
PRECIO: 12.970 €

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



Estética:	9
Acabado:	7
Habitabilidad:	6
Maletero:	5
Confort:	6
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: Eléctrico, 80 CV (60 kW) de potencia.

CARBURANTE: Electricidad.

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 10,1", anclajes Isofix, faros LED, Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos.

MALETERO: 205 litros.

DIMENSIONES: • Longitud 3,78 m. • Ancho 1,72 m. • Alto 1,49 m.

CONSUMO MEDIO WLTP: 12,2 kWh/100 km.

Toyota RAV4 Plug-In-Hybrid 300

LO MEJOR

- Autonomía eléctrica
- Más naturalidad de uso
- Tacto de conducción mejorado

LO PEOR

- Se ha reducido el maletero
- Oferta china más competitiva
- Plásticos del habitáculo

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 51.000 €



EMISIONES DE CO₂:

40 g/km

IMP. MATRIC.:

0 %

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

Este coche se podría resumir así: polivalencia, robustez, eficiencia y fiabilidad. Así lleva siendo cinco generaciones, pero esta nueva, la sexta, amplifica mucho más los valores del vehículo. Lo más llamativo es que Toyota sigue afinando sus consumos y logra, en su versión híbrida de tracción delantera, el consumo más bajo en la historia de este modelo, 4,9 l/100 km (este RAV4 híbrido enchufable tiene una autonomía de 137 km, todo un hito). Las nuevas baterías son más eficientes y capaces

(casi 23 kWh y con capacidad de carga rápida a 50 kW), tanto para los de tracción delantera como para la total, lo que asegura una conducción cotidiana puramente eléctrica. Los cambios en el chasis proporcionan más rigidez, más control, más confort y mejor funcionamiento de los asistentes de seguridad, otro de los platos fuertes de Toyota y de este modelo. Por dentro, quizás desluzca la presencia de plásticos rígidos, pero la experiencia de uso adquiere una nueva dimensión por ergonomía y, sobre todo, por el salto en digitalización que ha experimentado este modelo.

www.toyota.es

MOTOR: Híbrido enchufable con motor térmico de 2,05 litros (Atkinson) y 150 CV, unidad eléctrica delantera de 204 CV y unidad eléctrica trasera de 45 CV.

CARBURANTE: Híbrido enchufable.

EQUIPAMIENTO: control de crucero adaptativo, alerta y asistente de mantenimiento de carril, asistente de tráfico trasero cruzado, faros Bi-LED y antiniebla LED, calefacción y ventilación, climatizador bizona, portón trasero automático, navegador o llantas de aleación de 20" en negro etc.

DIMENSIONES: • Longitud 4,60 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 1,68 m.

MALETERO: 580 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 1,8 l/100 km / 5,9 l/100 km (sin batería).

Honda WN7

La opinión de SOLOMOTO

Es la primera moto eléctrica de grandes prestaciones de la marca japonesa, una moto equivalente a una 500 c.c. de gasolina, con una velocidad máxima de 115 km/h. Su estética futurista de líneas rectas es chocante, pero su ergonomía ha sido muy estudiada. En su parte ciclo tiene basculante monobrazo, doble disco delantero con pinzas radiales Nissin y llantas de 17", con horquilla invertida y monoamortiguador trasero.

Su motor eléctrico refrigerado por líquido tiene 18 kW de potencia nominal -disponible en versiones A2 y A1-, y de 50 kW (68 CV) de potencia pico, y con transmisión por correa dentada. La capacidad de la batería no extraíble es de 9,3 kWh, y ofrece una autonomía oficial de 140 km, además de carga rápida con toma CCS2 que permite pasar del 20 % al 80 % en tan sólo 30 minutos. Su instrumentación es una pantalla TFT de 5" con conectividad y sistema Honda RoadSync, ofreciendo funciones avanzadas como navegación y búsqueda de cargadores. Su precio en nuestro mercado es de 15.000 euros, algo elevado, pero ajustado para lo que se ofrece.

www.honda.es/motorcycles

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO



PRECIO: 15.000 €



EMISIONES DE CO₂:

0 g/km

IMP. MATRIC.:

0 %

Estética:	9
Acabado:	9
Pos. conductor:	9
Pos. pasajero:	8
Instrumentación:	8
Equipamiento:	8
Motor:	10
Consumo:	9
Aceleración:	9

Nota media: **8,7**

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

Media seguridad: **8,1**

MOTOR: Eléctrico refrigerado por líquido en el chasis

• **Cilindrada:** equivalente a 500 c.c.

• **Arranque:** Por llave.

• **Autonomía:** 140 km.

• **Tiempo de recarga:** 3 horas.

• **Batería:** de iones de litio de 9,3 kWh.

TRANSMISIÓN: Por correa.

FRENOS: Dos discos delanteros y disco trasero, con ABS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla invertida; trasera, monoamortiguador.

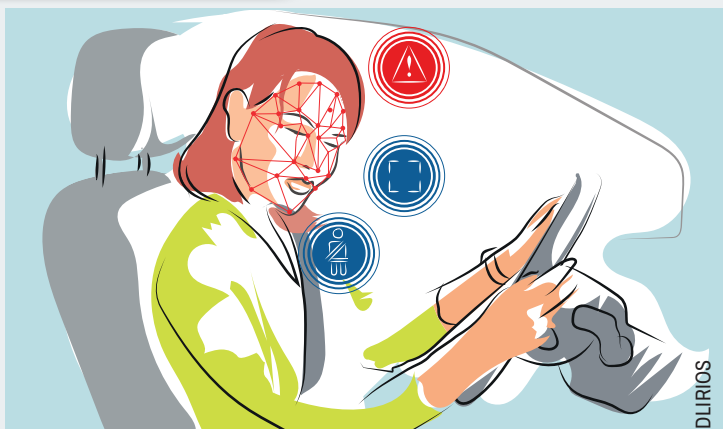
RUEDAS: Delantera, 120/70x17"; trasera, 150/60x17".

DIMENSIONES:

• Longitud: 2.156 mm.

• Altura asiento: 800 mm.

• Peso: 217 kg (seco).



DLIRIOS

Nuevos ADAS obligatorios

A partir de este mes de julio todos los coches de nueva matriculación deberán incorporar más sistemas ADAS (Advanced Driver Assistance Systems) para evitar distracciones, prevenir la somnolencia y proteger a los más vulnerables de atropellos en la vía. Concretamente serán dos: el sistema avanzado de advertencia de distracciones al conductor (DDR-ADR) y el sistema avanzado de frenado de emergencia para peatones y ciclistas (AEB-PCD). En los últimos

años se ha ido implementando de manera progresiva una normativa europea de 2019 que pretende incorporar las nuevas tecnologías a los vehículos para, de esta forma, reducir los accidentes en las carreteras y proteger a los peatones y ciclistas. Aunque desde 2024 estos sistemas ya eran obligatorios para la homologación de los nuevos modelos de turismos, es este mes de julio cuando serán imprescindibles para las nuevas matriculaciones.

Frenar en menos de un abrir y cerrar de ojos

El OMODA 7 SHS dice adiós a los frenos tradicionales y da la bienvenida al sistema 'by-wire', una tecnología cuyo funcionamiento eléctrico ofrece, según la compañía OMODA & JAECOO, más potencia y rapidez en la frenada. Este sistema se diferencia del tradicional en que sustituye la conexión mecánica de los frenos por señales eléctricas, que son las que generan presión en ellos. Entre las ventajas de este innovador sistema destaca la personalización de la frenada y que su respuesta es, además, ultrarrápida, ya que puede alcanzar los 0,15 segundos, la mitad de lo que dura un parpadeo humano.



Robots humanoides en Europa

El grupo BMW utilizará por primera vez en Europa robots con forma humana en procesos de producción. De hecho, ya está en marcha el proyecto piloto en su planta de Leipzig y se espera que el robot AEON, fabricado por su socio Hexagon Robotics, esté funcionando a pleno rendimiento este verano. Su forma humanoide facilitará la instalación de multitud de herramientas manuales y su labor será el montaje de baterías de

alto voltaje y la fabricación de componentes. Con este proyecto, el grupo alemán impulsa la integración de la inteligencia artificial y la robótica en la fabricación. El año pasado, ya llevó a cabo con éxito un proyecto similar en su planta de Spartanburg, en Estados Unidos. Allí, estos robots apoyaron la producción del BMW X3 durante diez meses, durante los cuales realizaron tareas exigentes y con un alto nivel de precisión.

Citroën 2 CV: la vuelta de un clásico

Casi cuatro décadas después podríamos volver a ver al mítico 2 CV recorriendo las calles de la ciudad. Citroën, perteneciente al grupo Stellantis, ha anunciado que está trabajando en un nuevo modelo urbano inspirado en este clásico de la segunda mitad del siglo pasado. El prototipo podría presentarse el próximo otoño, en

el Salón del Automóvil de París. Sin embargo, se esperan marcadas diferencias respecto del original, ya que este nuevo 2 CV está pensado para un entorno urbano, cuenta con dimensiones muy reducidas y será completamente eléctrico. Se pretende que su precio de salida no supere los 15.000 euros.



Contaminación convertida en energía

La lucha contra la contaminación atmosférica podría haber entrado en una nueva fase gracias al dispositivo diseñado por un equipo de científicos de Corea del Sur. El Generador de Electricidad y Captura de Gas (GCEG), como lo han denominado, es capaz de capturar gases de efecto invernadero y producir electricidad a partir de ellos. Una idea que ya se había estudiado anteriormente, pero que precisaba gran

cantidad de energía y emitía contaminación en el proceso. En cambio, con este nuevo sistema, se aprovecha la interacción física y química de los propios contaminantes para generar una corriente continua de electricidad. Este avance ha sido publicado en la revista científica 'Energy & Environmental Science' y promete ser toda una revolución en la problemática de la contaminación del aire.





Camiones Cero Emisiones

La industria del motor sigue apostando por vehículos no contaminantes y no se olvida de los más grandes. Recientemente se han presentado soluciones de gran relevancia destinadas a camiones de larga distancia. Entre ellas, encontramos los motores de combustión de hidrógeno de Volvo Trucks. El constructor sueco está probando ya en carretera camiones pesados con motores de combustión alimentados por hidrógeno y calcula que su lanzamiento comercial se producirá antes de 2030. En el ámbito de la electrificación, también destaca el anuncio del fabricante neerlandés DAF, que ha comenzado la

producción en serie de dos camiones diseñados para largos recorridos, el XG Electric y el XG+ Electric. Estos modelos pueden recorrer 1.000 kilómetros de distancia y recargarse en 45 minutos.



La conducción autónoma va más allá

Bosch ha dado un nuevo impulso a la conducción autónoma al iniciar en la ciudad china de Wuxi pruebas de nivel 3. En esta fase, el vehículo puede asumir la responsabilidad de la conducción en determinadas situaciones y transitar por sí mismo en autopista, siempre y cuando no supere los 120 km/h y las condiciones de visibilidad lo permitan. Para las pruebas, el grupo alemán se ha apoyado en una solución avanzada de sistemas de asistencia

a la conducción (ADAS) con los que ha obtenido resultados destacados en el modelo Exeed ES del Grupo Chery. Es el propio coche el encargado de acelerar, frenar, girar y realizar los cambios de carril. China ya incorpora en gran parte de sus vehículos la conducción autónoma de nivel 2, pero este avance supone un gran salto en el desarrollo de la movilidad automatizada por la que el país asiático está apostando muy fuerte.

SUPERVENTAS ENERO-MAYO 2026

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO: 14.252
2. SEAT IBIZA: 12.382
3. RENAULT CLIO: 6.940

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEON: 4.502
2. VW GOLF: 1.387
3. SKODA SCALA: 1.186

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 1.027
2. BMW SERIE 4: 310
3. VW PASSAT: 172

MONOVOLUMEN MEDIO



1. VW TOURAN: 680
2. MERCEDES CLASET: 370
3. MERCEDES CLASE B: 212

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 9.610
2. VW T-CROSS: 5.283
3. SKODA KAMIQ: 5.191

TODOTERRENO MEDIO



1. MG ZS: 3.510
2. SKODA KAROQ: 2.863
3. HYUNDAI TUCSON: 2.571

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3: 3.768
2. TESLA MODEL Y: 2.730
3. BYD DOLPHIN SURF: 2.463

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA: 10.930
2. TOYOTA C-HR: 10.623
3. TOYOTA YARIS CROSS: 8.774

CICLOMOTORES



1. RIEJU MRX 50: 696
2. KYMCO AGILITY 50: 398
3. SHERCO 50 SM: 361

MOTOS



1. YAMAHA NMAX 125: 5.080
2. HONDA PCX 125: 4.385
3. ZONTES 368 G: 3.847

Fuentes: ANFAC y ANESDOR

UNA OPCIÓN MÁS ECOLÓGICA PARA COCHES CON MOTORES DE COMBUSTIÓN

Adiós a la gasolina, bienvenido el GLP

Más allá del **precio**, transformar un motor convencional en uno de GLP (Gas Licuado del Petróleo) ofrece ventajas como la **etiqueta ECO** y el **acceso a zonas restringidas**, cada vez más relevantes en entornos urbanos.

• **Diego DE LA VEGA**

La transformación de un vehículo de gasolina (y en casos muy concretos diésel) a GLP (Gas Licuado del Petróleo) se ha convertido en una alternativa cada vez más presente en el debate sobre movilidad. No es una tecnología nueva, pero sí ha ganado protagonismo en un momento en el que el coste del combustible, las restricciones urbanas y la transición energética obligan a replantear el uso del vehículo privado.

El GLP es una mezcla de propano y butano que se almacena en estado líquido y se utiliza como combustible en motores adaptados. Su principal ventaja es doble: por un lado, un coste por litro inferior al de la gasolina (y más si hablamos de diésel); por otro, unas emisiones contaminantes más bajas en comparación con los combustibles tradicionales.

Su implantación ha sido progresiva, apoyada por una red de repostaje en crecimiento y

por incentivos como la etiqueta ECO, que permite circular con menos restricciones en muchas ciudades.

Desde el punto de vista técnico, la conversión afecta principalmente a vehículos de gasolina con inyección indirecta, que son los más adecuados para este tipo de adaptación (en estos motores, el combustible se rocía en el colector de admisión, antes de la válvula, mezclándose con el aire antes de entrar al cilindro). El proceso consiste en añadir un sistema complementario que permite al motor funcionar indistintamente con gasolina o con gas. Esto implica la instalación de un depósito específico (habitualmente en el hueco de la rueda de repuesto), un vaporizador que transforma el gas líquido en gaseoso, inyectores adaptados y una unidad electrónica que gestiona su funcionamiento.

DOS COMBUSTIBLES

El vehículo arranca siempre en gasolina y, una vez alcan-



CUANDO SÍ COMPENSA

No todos los conductores obtendrán el mismo beneficio de una conversión a GLP. El perfil más adecuado es el de un usuario que realiza un uso intensivo del vehículo, con recorridos diarios o frecuentes que permitan acumular kilómetros de forma constante. También resulta especialmente interesante para quienes circulan habitualmente por entornos urbanos con restricciones ambientales, ya que la etiqueta ECO facilita la movilidad y evita limitaciones que afectan a otros vehículos. En este sentido, el GLP no sólo es una

cuestión de ahorro, sino también de acceso. Por el contrario, para un conductor con un uso ocasional o muy limitado del coche, la inversión inicial puede tardar demasiado en amortizarse. En estos casos, puede no ser la opción más adecuada desde el punto de vista económico. En definitiva, la clave está en analizar el uso real del vehículo. El GLP no es una solución universal, pero sí puede ser una herramienta eficaz para determinados perfiles, especialmente en un momento en el que la movilidad está en plena transformación.



LO QUE EXIGE LA NORMATIVA ESPAÑOLA

La transformación a GLP no es únicamente una cuestión técnica, sino también administrativa. En España, cualquier modificación de este tipo se considera una reforma de importancia, lo que implica cumplir con una serie de requisitos legales. El proceso comienza en un taller autorizado, que debe instalar un sistema homologado y emitir la correspondiente documentación técnica. Una vez realizada la instalación, el vehículo debe pasar una ITV (Inspección Técnica de Vehículos) para verificar que cumple con las condiciones de seguridad y normativa vigente. Sólo tras superar este proceso se puede anotar la reforma en la ficha técnica del vehículo.

za la temperatura adecuada, cambia automáticamente a GLP. Este sistema dual permite mantener la fiabilidad mecánica y ofrece al conductor la posibilidad de alternar entre combustibles. No se trata de sustituir uno por otro, sino de convivir con ambos en función del uso y las necesidades del momento. También el conductor puede cambiar de un combustible a otro según sus preferencias, con un interruptor que se coloca normalmente en el salpicadero y a la izquierda del volante.

El coste de la transformación en España suele situarse entre los 1.500 y los 3.000 €, dependiendo del tipo de motor y de la complejidad de la instalación. A este desembolso inicial hay que añadir un mantenimiento específico, aunque en general no supone un incremento significativo respecto al de un vehículo convencional. El ahorro llega principalmente por el lado del combustible, donde el GLP puede reducir de forma notable el gasto por kilómetro recorrido.



Este paso es imprescindible para circular legalmente y para que el vehículo pueda ser identificado como apto para GLP.

Además, es necesario informar a la compañía aseguradora, ya que se trata de una modificación relevante en el vehículo. Aunque no suele implicar un aumento significativo en la prima, es importante que la aseguradora tenga constancia de la

transformación para evitar problemas en caso de siniestro.

Desde el punto de vista del usuario, este proceso puede parecer complejo, pero en la práctica suele ser gestionado en gran medida por el propio taller instalador. Aun así, conviene informarse previamente y asegurarse de que todo el procedimiento se realiza conforme a la normativa.

Ahora bien, la rentabilidad de esta inversión depende directamente del uso del vehículo.

VENTAJAS

En general, el ahorro se sitúa entre un 30 % y un 40 %. Aunque el consumo en GLP es ligeramente superior al de gasolina, el precio por litro suele ser la mitad del de los combustibles tradicionales.

Aun así, para amortizar la conversión, es necesario recorrer un número considerable de kilómetros al año. En muchos casos, el punto de equilibrio se alcanza

a partir de los 15.000 o 20.000 kilómetros anuales, aunque esta cifra puede variar en función del precio del combustible.

Más allá del aspecto económico, el GLP ofrece ventajas adicionales. La obtención de la etiqueta ECO permite acceder a zonas de bajas emisiones, beneficiarse de condiciones más favorables en estacionamiento regulado o evitar restricciones de tráfico en episodios de contaminación. Desde el punto de vista ambiental, también con-

tribuye a reducir emisiones de óxidos de nitrógeno y partículas, lo que mejora la calidad del aire en entornos urbanos.

SÓLO ALGUNOS MOTORES

No obstante, no es una solución universal. No todos los motores son aptos para la conversión, especialmente los más modernos con inyección directa, que pueden requerir sistemas más complejos. También hay que considerar la pérdida de espacio en el maletero por la instalación del nuevo depósito y la disponibilidad de puntos de repostaje que, aunque ha mejorado, sigue siendo inferior a la de gasolina o diésel.

En un contexto de transformación del parque automovilístico, el GLP se presenta como una solución de transición. Permite alargar la vida útil de vehículos existentes, reducir costes y adaptarse a las nuevas exigencias de movilidad sin necesidad de adquirir un coche nuevo. No sustituye a la electrificación, pero sí ofrece una vía intermedia que, en determinados casos, puede resultar especialmente útil. ♦

TRANSFORMAR UN MOTOR DE COMBUSTIÓN A GLP CUESTA ENTRE 1.500 Y 3.000 €.



EN 2024, 193 PERSONAS ENTRE 15 Y 24 AÑOS FALLECIERON EN 19.866 SINIESTROS DE TRÁFICO

La siniestralidad vial de los jóvenes, a examen

• Infografía OGILVY

Para analizar la siniestralidad vial de la población joven, se estudian dos franjas de edad: de 15 a 17 años y de 18 a 24 años. Los datos de 2024 muestran un notable incremento de los siniestros y las víctimas a partir de los 18 años: los siniestros con víctimas se cuadruplican (de 3.837 a 16.565) y las personas fallecidas se multiplican por más de cinco (de 28 a 165). No obstante, este incremento debe interpretarse considerando que el 97 % de los conductores jóvenes tiene entre 18 y 24 años y coincide con la obtención del permiso B y el acceso a vehículos de mayor potencia, factores que podrían influir en una mayor siniestralidad.



CENSO DE JÓVENES 15-24 AÑOS Y SINIESTRALIDAD VIAL (2024)

1.594.809 jóvenes de 15-17 años	3.652.820 jóvenes de 18-24 años
58.954 personas conductoras de 15-17 años	1.736.076 personas conductoras de 18-24 años
19.866 siniestros con víctimas	193 personas fallecidas

16.191 SINIESTROS

con **hombres conductores implicados** (15-24 años):
 - Vías urbanas: 10.751
 - Vías interurbanas: 5.440

SINIESTROS CON VÍCTIMAS CON HOMBRES CONDUCTORES IMPLICADOS

	15 - 17 años	18 - 24 años
en vías urbanas	1.621	9.230
en vías interurbanas	375	5.085

6.085 SINIESTROS

con **mujeres conductoras implicadas** (15-24 años):
 - Vías urbanas: 4.012
 - Vías interurbanas: 2.073

SINIESTROS CON VÍCTIMAS CON MUJERES CONDUCTORAS IMPLICADAS

	15 - 17 años	18 - 24 años
en vías urbanas	453	3.568
en vías interurbanas	67	2.010



SINIESTROS DE JÓVENES DE 15-17 AÑOS

	VÍAS INTER-URBANAS	VÍAS URBANAS	TOTAL
siniestros con víctimas	1.084 (28 %)	2.753 (72 %)	3.837
personas fallecidas	14 (50 %)	14 (50 %)	28
personas heridas hospitalizadas	121 (36 %)	215 (64 %)	336
personas heridas no hospitalizadas	1.101 (29 %)	2.741 (71 %)	3.842

SINIESTROS DE JÓVENES DE 18-24 AÑOS

	VÍAS INTER-URBANAS	VÍAS URBANAS	TOTAL
siniestros con víctimas	6.319 (38 %)	10.246 (62 %)	16.565
personas fallecidas	127 (77 %)	38 (23 %)	165
personas heridas hospitalizadas	522 (48 %)	567 (52 %)	1.089
personas heridos no hospitalizadas	7.275 (40 %)	10.973 (60 %)	18.248

FACTORES CONCURRENTES DE SINIESTRALIDAD EN JÓVENES

CIRCULACIÓN A VELOCIDAD INADECUADA

Siniestros con velocidad inadecuada según edad de la persona conductora (15-17 y 18-24 años) ocurridos en vías urbanas e interurbanas.*

	SINIESTROS CON VÍCTIMAS			SINIESTROS MORTALES		
	Nº CASOS ACCIV.	TOTAL ACCIV.	%	Nº CASOS ACCIVM.	TOTAL ACCIVM.	%
15 - 17 AÑOS	135	1.867	7 %	5	13	38 %
18 - 24 AÑOS	1.252	14.116	9 %	59	287	21 %

* Excluidas las CCAA de Cataluña y País Vasco.

USO DE DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

Nº FALLECIDOS	JÓVENES DE 15 - 17 AÑOS		JÓVENES DE 18 - 24 AÑOS	
	NO USABAN	USO CONOCIDO	NO USABAN	USO CONOCIDO
BICICLETA	2	2	1	3
VMP	1	1	1	1
CICLOMOTOR	0	6	0	1
MOTOCICLETA	0	4	2	32
TURISMO	1	7	24	81
FURGONETA	1	1	1	6
CAMIÓN -3500KG	-	-	0	0
CAMIÓN +3500KG	-	-	0	0
TOTAL	5	21	29	124

PERSONAS CONDUCTORAS FALLECIDAS

De 18 a 24 años*

TIPO DE VÍA	VÍAS INTERURBANAS			VÍAS URBANAS		
	con constancia de prueba	con prueba positiva	% positivo	con constancia de prueba	con prueba positiva	% positivo
ALCOHOL	48	15	31 %	13	3	23 %
DROGAS	48	12	25 %	13	2	15 %
AMBAS	48	5	10 %	13	2	15 %

* Excluidas las CCAA de Cataluña y País Vasco.

OPINIÓN ÁLVARO GÓMEZ

Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



Jóvenes: una movilidad segura desde el inicio

La seguridad vial de los jóvenes sigue siendo una prioridad para las políticas públicas. Suponen el 11 % de las personas fallecidas en carretera, aunque los datos reflejan una especial vulnerabilidad en términos de lesiones. La tasa de personas heridas hospitalizadas es de 272 casos por millón de habitantes, muy por encima de la registrada en el resto de grupos de edad (188). Esta mayor exposición al riesgo se hace especialmente evidente a partir de los 18 años. Entre los principales factores concurrentes continúan destacando la velocidad inadecuada, presente en cerca del 21 % de los siniestros mortales con conductores de 18 a 24 años; así como el consumo de alcohol y drogas. Es significativo, sobre todo, el uso insuficiente de los dispositivos de seguridad, especialmente en determinados vehículos.

Los retos futuros pasan por continuar reforzando la educación vial desde edades tempranas, promover una movilidad responsable, implicar a los jóvenes en las políticas públicas y aprovechar las posibilidades que ofrecen las nuevas tecnologías. La formación continua, la concienciación sobre los riesgos y la creación de entornos viarios más seguros son herramientas esenciales para reducir la siniestralidad. Invertir en la seguridad de los jóvenes supone contribuir a formar una nueva generación con hábitos de movilidad más seguros y sostenibles.

EN ESPAÑA SE DETECTAN 10.000 NUEVOS CASOS AL AÑO

Párkinson, temblores al volante

Esta patología neurodegenerativa a menudo resulta incapacitante, pero recibir un diagnóstico de párkinson no implica, automáticamente, dejar de conducir. La valoración personalizada, explicar al especialista las dificultades del día a día y estar atentos a los síntomas de alerta son las claves para mantener la autonomía que proporciona conducir durante más tiempo.

• Silvia FERNÁNDEZ

La enfermedad de Parkinson es una patología neurodegenerativa del sistema nervioso central. Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMS), unos 12 millones de personas la padecen en el mundo y, desafortunadamente, la previsión es que esa cifra aumente. Es la enfermedad neurológica en la que más rápido está aumentando la prevalencia a nivel mundial, por lo que se estima que el número de pacientes llegará a los 25 millones en 2050.

EN CABEZA. España no se escapa a esa predicción. La Sociedad Española de Neurología (SEN) calcula que somos el noveno país del mundo con mayor número de personas con enfermedad de Parkinson y que para 2050 nos convertiremos en el que tenga la mayor prevalencia de este trastorno por habitante. En la actualidad, hay más de 200.000 pacientes y cada año se diagnostican 10.000 casos nuevos. La edad media de estos pacientes

es alrededor de los 60 años, pero no es una dolencia exclusiva de personas mayores: un 15 % de los casos se detecta antes de cumplir los 45 años.

DIFICULTAD MOTORA.

La enfermedad de Parkinson se caracteriza por la degeneración progresiva de las neuronas dopaminérgicas que son las encargadas de producir dopamina, un neurotransmisor necesario para enviar las señales eléctricas entre las células nerviosas. La disminución de dopamina en los circuitos cerebrales afecta al control del movimiento del cuerpo, por eso los síntomas motores (temblores, movimientos involuntarios...) son los que más asociamos a esta dolencia. La rigidez, la lentitud extrema de los movimientos voluntarios y/o la inestabilidad postural pertenecen también a ese listado de síntomas motores. Pero además de estas manifestaciones más "físicas", el pár-

**ESPAÑA ES EL
NOVENO PAÍS
DEL MUNDO
CON MAYOR
NÚMERO DE
PERSONAS
CON ESTA
ENFERMEDAD.**

kinson puede ir acompañado de otras (insomnio, depresión, ansiedad o deterioro cognitivo) que incluso preceden a los problemas motores. De hecho, en un 30 % de los casos, la depresión es una de las primeras manifestaciones clínicas de la enfermedad.

Las dificultades para la conducción que presenta una persona con este diagnóstico derivan de esta sintomatología. Según aparece en la 'Guía de consejo sanitario vial laboral 2024', los impedimentos que se pueden encontrar a la hora de conducir estos pacientes pasan por la dificultad para iniciar el movimiento y el alargamiento del tiempo de reacción además de una respuesta psicomotora enlentecida, imprecisa, con alteraciones de la coordinación (mal control de los pedales, dificultad en el control de las manos) y fatiga excesiva. Por ello

esta guía recomienda el abandono progresivo de la conducción a medida que evoluciona la enfermedad. Una perspectiva, la de dejar de conducir, que preocupa a los pacientes.

VALORAR Y REVISAR.

"Lo de conducir o no es una cuestión que tratamos en consulta habitualmente. Obviamente se desaconseja cuando hay un claro deterioro; pero se permite a las personas que se encuentran en el extremo contrario, aquellas que están en las fases iniciales de diagnóstico. La dificultad se encuentra en determinar qué hacer en los casos intermedios, cuando alguien empieza a tener algún tipo de problema de movilidad o de manifestación cognitiva. Esas situaciones hay que valorarlas con cuidado", explica el doctor Álvaro Sánchez Ferro, coordinador del Grupo de Estudio de Trastornos del Movimiento de la SEN. Para ofrecer una solución, saber reconocer los síntomas





Consultar si...

- **Se aprecian limitaciones motoras**, ya sea en el uso del cambio de marchas, el manejo de pedales o en el del volante.
- **Se sufren despistes**. El párkinson puede afectar a la capacidad de atención, lo que a la hora de conducir se puede traducir en saltarse la salida que buscábamos (cosa que antes no nos sucedía) o sorprendernos cuando, de repente, aparece un vehículo que no habíamos visto.
- **Se calculan mal las distancias**, algo que se aprecia si vamos muy cerca o muy lejos del resto de vehículos o nos cuesta aparcar.
- **Si mientras se conduce se notan síntomas súbitos** como somnolencia, temblores, movimientos anormales, dificultad de movimientos... En ese caso hay que parar en un lugar seguro y pedir ayuda.

de alerta y la confianza con el médico resultan fundamentales. *“Intentamos transmitir a los pacientes que si aprecian cualquier dificultad al realizar una tarea cotidiana, lo comuniquen en consulta para poder hacer una valoración conjunta. En el caso de la conducción se puede requerir una revalorización psicotécnica e incluso plantear una adaptación del vehículo. Por ejemplo, si sólo se sufren problemas con el cambio de marchas, se puede optar por un vehículo automático. Intentamos mantener la autonomía, pero con responsabilidad y cautela”*, concreta el experto de la SEN.

Además de a las dificultades físicas, el conductor con enfermedad de Parkinson debe prestar atención a la sintomatología que afecta a su mente, estado de ánimo y capacidades mentales. Es muy habitual, por ejemplo, que esta patología disminuya la capacidad de atención, entre otros factores que pueden afectar a la con-

ducción, o que vaya acompañada de insomnio, un síntoma que puede derivar en somnolencia diurna, lo que reduce la concentración al volante.

“También hay pacientes a los que la enfermedad altera la capacidad visoespacial, que es la que permite analizar, interpretar y manipular mentalmente objetos y espacios. Esto influye en cómo gestionan el entorno. Se puede sospechar que se sufre una alteración de este tipo cuando aparecen dificultades para, por ejemplo, mantener las distancias de seguridad en carretera o aparcar”, expone Álvaro Sánchez.

EFFECTOS ADVERSOS.

Capítulo aparte merecen los efectos secundarios que pueden provocar los tratamientos destinados a controlar los síntomas de esta patología. La mayoría de los fármacos están

dirigidos a restaurar o modular la función dopaminérgica. De todos ellos los que más influyen en la conducción son los agonistas dopaminérgicos.

“A un grupo reducido de pacientes (menos del 10 %) estos fármacos (el pramipexol, la rotigotina y el ropinirol) les provocan episodios súbitos de sueño. Por eso recomendamos comenzar a usarlos en fin de semana y que el paciente no conduzca hasta comprobar cómo los tolera”, asegura el experto.

La medicación oral también puede tener otros efectos indeseados, como las fluctuaciones (oscilaciones motoras que aparecen y desaparecen varias veces al día de forma brusca) y las discinesias, que son movimientos involuntarios en las manos, el tronco y las extremidades que empeoran con el estrés. Por eso una recomendación general para estos con-

ductores es que eviten situaciones estresantes, circulando por trayectos conocidos y eludiendo las horas punta.

CUÁNDO DEJARLO.

La normativa de tráfico no hace referencia expresa a la enfermedad de Párkinson, sólo incide en que para conducir no deben existir enfermedades que produzcan pérdida o disminución importante de las funciones motoras sensoriales o de coordinación. Por ello la recomendación es, desde el estadio inicial de la enfermedad, establecer un diálogo sincero con el médico para decidir las pautas de conducción de menor riesgo adaptadas a cada paciente. *“A pesar de las limitaciones que hemos mencionado, hay que recordar que muchas personas con párkinson son aptas para conducir y mientras esa conducción siga siendo segura es deseable que la mantengan porque les ayuda a hacer una vida normal”*, concluye el experto. ♦

ES MUY
HABITUAL
QUE ESTA
PATOLOGÍA
DISMINUYA LA
CAPACIDAD
DE ATENCIÓN.

MEJORAR LAS INTERVENCIONES EDUCATIVAS
EXIGE UNA VALORACIÓN OBJETIVA

Evaluar para avanzar

El curso ha llegado a su fin y multitud de profesionales han trabajado –y siguen haciéndolo– con el objetivo de reducir la siniestralidad y promover conductas más seguras, saludables y sostenibles en nuestras calles. Sin embargo, llega el momento de hacernos una pregunta que, a priori, podría parecer incómoda pero que en educación es la constante: **¿funciona lo que hacemos?**

• David MELLADO DÍEZ

Evaluar una tarea completada no es cuestionar el trabajo realizado, sino abrir la puerta a mejorar. En muchos contextos, las acciones de educación vial se han centrado en la intervención directa: unidades didácticas, talleres, campañas de sensibilización, actividades prácticas... Sin embargo, la evaluación queda con frecuencia en un segundo plano o reducida a indicadores superficiales: número de sesiones impartidas, asistentes contabilizados o materiales distribuidos. Estos datos, aunque útiles, no nos dicen lo esencial: si las personas han mejorado sus comportamientos y, en concreto en educación vial, si se están produciendo mejoras reales para una movilidad segura y sostenible. De hecho, la evaluación no es un añadido técnico, sino el núcleo que da sentido a cual-

**LA EVALUACIÓN
INCIDE EN EL
PROCESO DE
ENSEÑANZA Y
NO TANTO EN LA
CALIFICACIÓN
DE LOS
ALUMNOS.**

quier intervención, porque es eficaz. Hacer por hacer es sólo generar mucho ruido y pocas nueces, un sinsentido de esfuerzo, recursos, tiempo... En nuestro caso, es importante también porque permite mejorar la convivencia en las vías públicas. No basta con hacer una actividad, es necesario comprobar si las conductas cambian y se mantienen en el tiempo. Repetir dinámicas año tras año sin cuestionamiento, consolida prácticas que pueden no ser eficaces y, por tanto, se pierde una oportunidad valiosa de generar conocimiento aplicado.

APORTAR CONFIANZA.

La evaluación aporta legitimidad y solidez a cualquier propuesta educativa. En el ámbito de la educación vial, medir la eficacia no significa únicamente corroborar si una actividad “ha gustado” o si el alumnado recuerda determinados contenidos, si-



LA EVALUACIÓN SEGÚN EL MOMENTO

Las actividades educativas quedan incompletas sin la comprobación de los objetivos logrados. Este análisis es parte indispensable de cualquier acción educativa y debe realizarse en todas las fases en las que se desarrolla:

- **Inicial**, para conocer el punto de partida de las personas destinatarias.
- **Procesual**, permite ajustar la intervención mientras se está desarrollando.
- **Final**, orientada a medir resultados sobre la eficacia.

no también comprobar que aprendizajes se producen realmente, que cambios de actitud se generan y hasta qué punto las intervenciones contribuyen a una movilidad más segura, saluda-

ble y sostenible. Cuando las acciones formativas se enfocan en la eficacia, la educación vial deja de percibirse como un conjunto de actividades puntuales o complementarias y pasa a consolidarse como una herramienta de enseñanza y concienciación con valor pedagógico y social contrastado.

Examinar el rendimiento logrado también favorece la transparencia y la mejora continua: identificar qué metodologías funcionan, en qué contextos, y con qué perfiles de alumnado permite perfeccionar las intervenciones y adaptarlas a nuevas necesidades sociales y educativas. En definitiva, la innovación educativa sólo es posible cuando existe un análisis crítico y sistemático de la práctica porque sólo comprendiendo qué



LAS CLAVES DEL ÉXITO

- **Definir objetivos** concretos desde el inicio.
- **Fijar criterios** de evaluación acordes a los objetivos.
- **Establecer indicadores** que vayan más allá de lo cuantitativo e incluyan aspectos actitudinales y de competencias.
- **Incorporar** la voz del alumnado.
- **Utilizar herramientas** para medir, como cuestionarios breves, observación sistemática o seguimientos a medio plazo.
- **Analizar los resultados y**, sobre todo, utilizarlos para mejorar futuras intervenciones.



co y nuevas acciones que evaluar.

MIRAR AL FUTURO. En la actualidad, las herramientas disponibles han evolucionado lo suficiente como para que tengamos toda la información imprescindible y comprender qué está ocurriendo y tomar decisiones verdaderamente acertadas. Esto hace que, aunque tradicionalmente la evaluación suele situarse al final del proceso, en realidad no representa un cierre, sino el comienzo de un nuevo ciclo de mejora y transformación. Una evaluación no es un punto final, sino un punto y aparte en nuestro hacer. Es cierto que, en muchas ocasiones, se prescinde de esta fase porque requiere tiempo y los ritmos educativos suelen ser ajustados. Sin embargo, precisamen-

te por su valor orientador y transformador conviene desarrollarla con rigurosidad siguiendo unas claves básicas. [Ver recuadro superior]. No hay que olvidar que introducir cambios significativos no exige fórmulas imposibles, sino una planificación coherente, sustentada en objetivos claros y también medibles, porque sólo aquello que se evalúa puede mejorarse. ♦

funciona y por qué funciona, podemos avanzar. Además, esta etapa de cualquier actividad supone, necesariamente, el inicio de la siguiente con la base del conocimiento previo.

UN CAMBIO DE CICLO NECESARIO. Es ahora, recién finalizado el curso es-

colar, cuando hay que repensar los objetivos, lo que se va a hacer en el futuro y cómo: aprender de los errores, eliminar lo que no vale y afrontar el momento de la toma de decisiones que conduzcan a un nuevo ciclo con mayor acierto. Cambiar aporta nuevas oportunidades, viento fres-

+ info

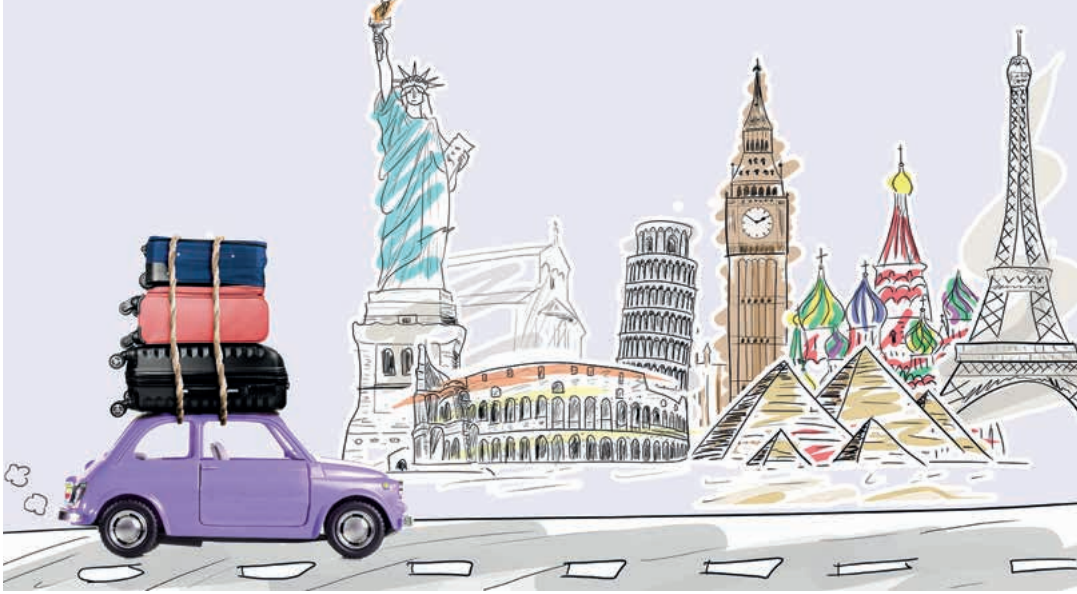
Para facilitar la educación vial a las familias y docentes, la DGT ofrece un espacio en la web oficial con recursos gratuitos que recomendamos

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



Toda la actualidad para
una movilidad segura
en tu pantalla.





NECESARIO PARA CONDUCIR EN ALGUNOS PAÍSES

Cuándo **llevar** el permiso internacional

Si en los próximos meses tiene previsto viajar fuera de España y ha decidido llevar su coche o alquilar uno, debe informarse de si con el permiso de conducir español es suficiente **o necesita el permiso internacional**.

Se puede circular sin ningún tipo de autorización adicional en todos los países de la Unión Europea (UE) y del Espacio Económico Europeo (EEE), es decir, Islandia, Liechtenstein y Noruega y en los países con los que existe un tratado bilateral en materia de circulación y transporte, como es el caso de Andorra, Argelia, Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Corea del Sur, Costa Rica, Ecuador, Marruecos, Nicaragua, Perú, República Dominicana, Panamá, Paraguay,

Uruguay, Brasil, El Salvador, Filipinas, Guatemala, Serbia, Suiza, Turquía, Túnez, Ucrania, Mónaco, Macedonia del Norte, Reino Unido e Irlanda del Norte y Nueva Zelanda.

EXIGEN EL INTERNACIONAL.

En Japón, aunque existe un tratado bilateral, necesitaremos el carné de conducción español, junto con el permiso internacional, también válido y en vigor. Lo mismo sucede en el resto de países con los que no hay acuerdos. ♦

Cómo solicitarlo

El trámite puede hacerse de forma 'on line' o de manera presencial en cualquier Jefatura Provincial u Oficina Local de Tráfico. Para realizar el trámite presencial, es necesario solicitar cita previa a través de internet o llamando al teléfono 060. En el caso de tramitarlo 'on line', debemos acceder al Registro Electrónico de la DGT con un certificado digital, el DNI electrónico o mediante el sistema Cl@ve. El permiso estará listo en 2 días y habrá que acudir físicamente a recogerlo, llevando una fotografía de 32 x 26 mm, en color y con fondo liso. En esta ocasión, no es necesario pedir cita previa.

El permiso internacional tiene una validez de un año y su tramitación conlleva un coste de 10,51 €. Dentro de España, este carné no tiene validez.

TASAS DGT



Matriculación automóviles (<i>Permiso de circulación</i>)	99,77 €
Matriculación ciclomotor (<i>Licencia Circulación</i>)	27,85 €
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (<i>Transferencia</i>)	55,70 €
Examen conducción (<i>Permisos</i>)	94,05 €
Examen conducción (<i>Licencias</i>)	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: dgt1.typeform.com/to/MA4B2sOy?typeform-source=sede.dgt.gob.es

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN



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

PORTAL DE LA DGT

www.dgt.es



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

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



Última matrícula (16/06/2026)

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 y certificado de conductor	•	•	•		•	
Consulta y justificante 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		•			•	
Alta de vehículo en baja temporal	•	•	•		•	
Duplicado del permiso de circulación por pérdida, robo o deterioro	•	•	•	•	•	
Renovación del permiso de circulación por reforma, cambio de servicio o 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	•					
Verificación de documentos	•		•			
Presentación de quejas y sugerencias	•				•	

TRÁMITES. LA DGT RESPONDE

Cómo solicitar el duplicado del permiso de conducir

En caso de **sustracción, pérdida o deterioro de su permiso de conducir**, usted puede solicitar un duplicado para sustituirlo.

En el momento de solicitarlo, **su permiso deberá estar en vigor**, pues el duplicado de un permiso de conducir supone la **expedición de un nuevo documento con las mismas fechas de validez**. Por contra, si el documento no está en vigor, deberá solicitar una renovación.

Si el permiso que quiere duplicar está **expedido por otro país de la Unión Europea** y usted tiene su **residencia habitual en España**, puede solicitar una sustitución en nuestras oficinas.

Recuerde que su permiso de conducir también está disponible, con la misma validez legal, en la app **miDGT**.

Si necesita solicitar el duplicado de su permiso, hay tres canales disponibles:

- **Por internet.** A través de la **Sede Electrónica de la DGT**, con certificado digital y previo pago de la tasa 4.4 correspondiente (20,81€).
- **Por teléfono.** Llamando al **060**. Será necesario comprobar su identidad y el pago previo de la tasa 4.4.
- **Presencialmente.** Entregando la documentación necesaria (DNI, pasaporte o permiso de residencia) en cualquier **Jefatura u Oficina de Tráfico**.

Para realizar presencialmente este trámite solicite su cita previa por internet (sede.dgt.gob.es) o por teléfono (**060**).

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

• DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL	Nº 277
• LLAMADAS A REVISIÓN	Nº 276
• INFORME DE UN VEHÍCULO	Nº 275
• CANJE DIGITAL DEL PERMISO	Nº 274

018

UN NÚMERO GRATUITO DE ATENCIÓN
A VÍCTIMAS DE SINIESTROS DE TRÁFICO



Los siniestros de tráfico, más allá de sus consecuencias físicas, requieren una respuesta integral a las víctimas mediante políticas de apoyo con acompañamiento psicológico, jurídico y social.

