TRÁFICO Y
Seguridad Vial
https://revista.dgt.es
AÑO XLII | OCTUBRE 2026 | Nº 279



DESDE EL 1 DE OCTUBRE, EN VIGOR LA REFORMA DEL REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN

Los vulnerables, protagonistas

Entrevista a Jero García, exboxeador

Examinadores de tráfico: el primer filtro

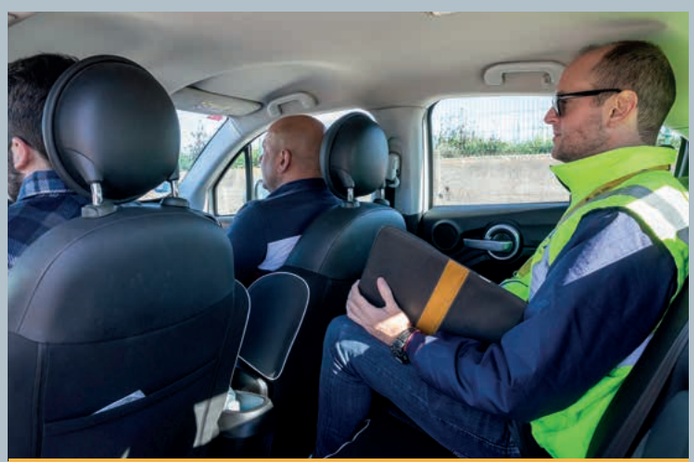
Cómo son las multas en Europa

Amaxofobia o el miedo a conducir

sumario | nº 279



16 **LOS VULNERABLES, MÁS PROTEGIDOS.** El 1 de octubre ha entrado en vigor el Real Decreto que protege a los usuarios más frágiles de las vías.



26 **EXAMINADORES DE TRÁFICO: EL PRIMER FILTRO PARA CIRCULAR CON SEGURIDAD.** Su labor es garantizar que los futuros conductores están preparados.



40 **IBEROAMÉRICA AVANZA UNIDA POR LA SEGURIDAD VIAL.** Más de 100 expertos de 22 países intercambian buenas prácticas, datos y políticas.



46 **JERO GARCÍA,** exboxeador profesional. Defiende el transporte público y pide concentración cuando vamos al volante.



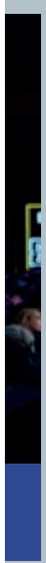
49 **EL REGRESO DE LOS CLÁSICOS.** Algunas de las principales marcas de vehículos están recuperando sus modelos más icónicos.



56 **MÁS GRANDES Y PESADOS.** En los últimos años, los coches no sólo han aumentado de tamaño sino que también han cogido kilos.



3 EDITORIAL
4 LAS LOCURAS
6 BREVES
8 NOTICIAS INTERNACIONALES
10 EL TEST
12 CONDUCIR MEJOR: Errores por exceso de confianza
15 LA FOTO: Todos contra el fuego
16 EN PORTADA: Los vulnerables, más protegidos
22 El Registro Nacional de Vehículos, el gran archivo
26 Examinadores de tráfico, el primer filtro de la seguridad
30 Los tranvías regresan a las ciudades
34 Las multas en Europa
37 Amaxofobia: cómo volver a conducir
40 Iberoamérica avanza unida en materia de seguridad vial
46 ENTREVISTA: Jero García, exboxeador
49 TRÁFICO DEL MOTOR: La vuelta de los coches más clásicos
52 BANCO DE PRUEBAS
54 NOTICIAS DEL MOTOR
56 VEHÍCULOS AL DÍA: Cada vez más grandes y pesados
58 EL OBSERVATORIO: La siniestralidad en Iberoamérica
60 SALUD VIAL: “Tengo cáncer; ¿puedo conducir?”
62 EL CONTRAPUNTO EDUCATIVO: Vulnerables, nuevos contenidos
64 CARTAS DE LOS LECTORES
66 CATÁLOGO DE SERVICIOS
67 EL TRÁMITE: Cómo pagar una multa





Ahora la prioridad son las personas

Uno de los mayores retos de las políticas públicas es siempre proteger a los más vulnerables. Este es el principal objetivo de la reforma del Reglamento General de Circulación que ha entrado en vigor el 1 de octubre (más información en págs. 16-21), una modificación que va más allá del mero cambio legislativo. En realidad, se trata de introducir un nuevo paradigma en la política de seguridad vial que, hasta ahora, había estado más centrada en las carreteras y en los vehículos. El llamado Real Decreto de Vulnerables ha modificado la dirección del foco y lo pone ahora en las personas y en los entornos urbanos.

Así, una de las grandes novedades de esta reforma radica en que, por primera vez, se incluye la definición de usuario vulnerable de la vía pública, que son aquellas personas que tienen un mayor riesgo de sufrir lesiones graves o morir en caso de un siniestro de tráfico, debido al medio de desplazamiento que utilizan o por las características físicas y de edad del grupo al que pertenecen. Estamos hablando de peatones, ciclistas, usuarios de vehículos de movilidad personal y motoristas. Todos ellos comparten a diario el espacio de la vía con los vehículos de motor, grandes y pequeños, por lo que asumen un mayor riesgo que los demás en sus desplazamientos. Los datos resultan elocuentes: en 2024, 907 usuarios vulnerables fallecieron en siniestros viables, el 51 % de las víctimas mortales en las vías españolas.

Otro cambio importante es la introducción de un título específico dedicado al ámbito urbano, una reforma que se justifica por el mayor peso que va adquiriendo la seguridad vial en las ciudades. De nuevo, el foco vuelve a cambiar de perspectiva: pasa de las carreteras a las vías urbanas. No olvidemos que cada año unas 500 personas fallecen en las vías urbanas en siniestros relacionados con el tráfico.

La importancia de esta reforma normativa está también en que ha contado con la participación de los diferentes colectivos afectados, los llamados usuarios vulnerables, quienes han destacado, ante todo, el cambio conceptual que se ha producido en el Reglamento General de Circulación, lo que sin duda alguna supone un paso en la buena dirección.



AÑO XLII
NÚMERO
279/2026

PORTADA: ASAP Global Solution

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:
David Losa y Pilar Ortega.
Secciones: Vehículos al Día: Diego de la Vega. *Educación:* David Mellado Díez ; y *El Observatorio:* Jesús Eloy Bedoya.
Infografía: Asap Global Solution y Ogilvy.
Fotografía: MadMoviex.

Redacción:
c/ Josefa Valcárcel, 44. 28027 Madrid.
Teléfono directo: 91 30184 27.
https://revista.dgt.es/

CONSEJO EDITORIAL
Francisco Alas-Pumariño, Juan José Arriola, Susana Estévez, Álvaro Gómez, Nuria López de la Cova, María Lidón Lozano, Pere Navarro, Montserrat Pérez.

SUSCRIPCIONES
Teléfono: 91 301 84 27
Correo electrónico: revistaDGT@dgt.es

Impresión y distribución: Editorial MIC.

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:

GOBIERNO DE ESPAÑA · MINISTERIO DEL INTERIOR · DGT Dirección General de Tráfico

LAS LOCURAS

CON EL MÓVIL Y FUMANDO 1

En la imagen se ve a una persona conduciendo, con ambas manos ocupadas: con la derecha sostiene un teléfono; con la izquierda, un cigarrillo. Sobre el móvil, no sabemos si lo está utilizando o no, pero lo que sí se ve claramente es que lo sujeta con la mano, una conducta constitutiva de infracción grave (art. 76 g) de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial), lo que implicaría una sanción de 200 € y 3 puntos menos en el permiso.



LAS MANOS, EN EL VOLANTE 2

Las distracciones son el principal factor concurrente en los siniestros viales: aparecen en más del 30 % de los casos. Basta fijarnos en esta 'locura' para comprobar por qué esto es así. La persona que conduce este coche está realizando dos actividades al margen de la que debería ser la principal: conducir. Además, durante unos instantes, olvida lo primordial: que lo seguro es llevar las dos manos colocadas en el volante.



CUIDADO CON LAS COLILLAS 3

El conductor del vehículo continúa la marcha fumando, hasta que acaba el cigarrillo y decide tirar la colilla por la ventanilla. Este gesto, además de ser muy poco cívico, puede resultar peligroso, en función del tipo de vía y del entorno, porque podría provocar un siniestro en la carretera o un incendio forestal. Este reprochable gesto también podría conllevar una sanción de 500 € y la pérdida de 6 puntos en el permiso de conducir.



MULTA DE 200 € | PÉRDIDA DE 3 PUNTOS





1 ¿UN CAMIÓN REMOLCANDO A OTRO?

Un vehículo sólo puede remolcar a otro de forma excepcional y durante una distancia corta. Que esa labor no la realice un vehículo de auxilio en carretera supone una infracción, según el artículo 77 de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, e implicaría una sanción muy grave de 500 €.

2 CONDUCCIÓN TEMERARIA

Todo se complica, además, cuando el primer camión circula en sentido contrario y sin respetar las líneas de separación de los carriles. Toda esta acción puede ser considerada conducción temeraria (art. 3.1, RCIR) y sancionada con 500 € de multa y la detracción de 6 puntos.

MULTA DE 500 € | PÉRDIDA DE 6 PUNTOS



1 UNA LARGA RECTA Y UN CRUCE

Una hormigonera circula por una carretera convencional en lo que parece una larga recta. Se aproxima a un cruce situado a su izquierda, que está perfectamente señalizado con las correspondientes marcas viales. Ningún otro vehículo circula por los alrededores.



2 EN SENTIDO CONTRARIO

Realizar el giro tal y como lo hace vulnera el art. 29.2 del Reglamento General de Circulación (RCIR), lo que conlleva 500 € de multa y la detracción de 6 puntos. Como no circula ningún vehículo por la zona, podría considerarse una vulneración grave del 147.2 del RCIR, lo que rebaja la sanción.

MULTA DE 200 €

PARA EVITAR PELIGROSOS ALCANCES

La distancia de seguridad entre vehículos es una separación protectora vital, un escudo que evita una colisión por alcance en frenadas repentinas. Durante 2024, las colisiones traseras y múltiples causaron 19.274 siniestros viales, con 166 personas fallecidas, 874 heridas graves y otras 29.794 heridas que no necesitaron hospitalización. Para evitar esos alcances son necesarios, al menos, dos segundos de diferencia entre vehículos, que se pueden calcular pronunciando '1.101, 1.102' respecto a un punto fijo en la vía. Pero cuidado: estos segundos deberán aumentar ante situaciones como el mal tiempo o el asfalto mojado.



MULTA DE 200 € | PÉRDIDA DE 4 PUNTOS

Coordina: Nuria HERRAIZ

La mitad de los fallecidos dan positivo



El 49,9 % de los conductores fallecidos en accidente de tráfico en 2025 había consumido al menos una sustancia tóxica (alcohol, drogas o fármacos). Esta es la principal conclusión de la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) tras el estudio de las autopsias realizadas a 894 conductores fallecidos el año pasado.

Así, de las 446 víctimas que dieron positivo (el 90 % hombres), 290 habían consumido alcohol, el 32,4 % (-2 % que en 2024). Uno de los aspectos más llamativos es que más del 30 % superaba el límite penal de ingesta de alcohol (1,20 gramos por litro de sangre) y al menos el 11,6 % presentaba una intoxicación extrema. Respecto al consumo de drogas, 230 de las autopsias fueron positivas (un 4,5 % más que en 2024), con la cocaína y el cánnabis como las más detectadas.

No hay que olvidar que en muchas de las ocasiones el consumo de alcohol o drogas por parte de los conductores tiene como consecuencia condenas penales. De hecho, los delitos que afectan al tráfico y la seguridad de la circulación son la primera causa de sentencias condenatorias en España. El año pasado se dictaron 74.561 de estas sentencias por delitos relacionados con la seguridad vial y en 67 de ellas se dictó pena de prisión. Con todo, estos datos suponen una reducción con respecto a los de 2024, cuando el Ministerio Fiscal registró 95.302 condenas por delitos contra la seguridad del tráfico.

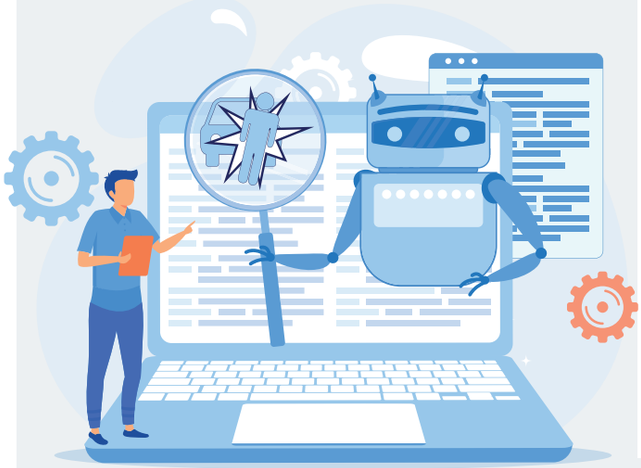
Mayores: más activos, más autónomos

Poder desplazarse sin limitaciones añadidas a las circunstancias particulares marca la autonomía de cada persona. Por eso hay que atender a la forma en que se mueven las personas mayores, desde la empatía y la paciencia, y lejos de estereotipos que rozan el edadismo. Ese es el espíritu de la campaña 'Mayorízate', que la Fundación Española para la Seguridad Vial, Fesvial, desarrolla en el marco de las iniciativas sociales de la patronal del seguro Ofesauto. Porque un mayor activo, que se mueve, es un mayor más vivo y más independiente, aunque, como parte de los colectivos vulnerables necesita una especial protección en sus desplazamientos. No hay que olvidar que más del 20 % de la población española tiene más de 64 años y que, en 2024, el 65 % de los peatones fallecidos en las ciudades eran personas mayores.



La IA en la seguridad del tráfico

La utilización de la inteligencia artificial en el ámbito del análisis de las consecuencias legales de los siniestros viales se hace patente en dos iniciativas recientes. Por una parte, la Universidad de Extremadura entrena una IA para determinar la responsabilidad de conductor y peatón en el caso de atropellos, partiendo del estudio de atestados reales. Por su lado, la Unidad de Seguridad Vial de la Fiscalía ha anunciado que estará asistida por una herramienta de inteligencia artificial en la elaboración de escritos relativos a delitos de conducción bajo la influencia del alcohol en los que no se hayan producido daños materiales ni personales.





León: la ciudad donde mejor se conduce

Con 139 siniestros, una tasa de 3.722 sanciones y 1.755 puntos del carné perdidos (todas estas variables medidas por 100.000 conductores), León es la ciudad española donde se conduce con mayor seguridad. El ranking, elaborado por la plataforma de compraventa Carwow con los datos de 50 provincias recogidos por la Dirección General de Tráfico y el Instituto Nacional de Estadística, se fija en variables como el porcentaje de aprobados del carné, la frecuencia de siniestros, la pérdida de puntos y diversos hábitos de tráfico. León consiguió una puntuación de 97,44 sobre 100. En el otro extremo, Málaga obtuvo la peor nota, con 30,92 puntos.



Inspeccionar **sin detener** la marcha

Los controles de vigilancia en el tráfico se realizan deteniendo a un número determinado de vehículos para comprobar si estos o sus conductores cumplen con la normativa relativa a seguridad vial. Cataluña acaba de estrenar en fase de pruebas un sistema que puede realizar esta tarea sin necesidad de detener a ningún vehículo. El proyecto, que ya tiene su primera estación instalada en la AP-7, combina cámaras de alta definición, sensores, lectores automáticos de matrículas e incluso sistemas de pesaje dinámico para poder reforzar la vigilancia sobre el transporte de mercancías y de viajeros.

Balance del verano: **240 fallecidos** en siniestros viales



Entre julio y agosto se han producido unos 102 millones de desplazamientos, un récord que viene, sin embargo, acompañado de un aumento en el número de fallecidos en las vías españolas: 240 víctimas mortales, 10 más que en el verano de 2025. En cuanto a los heridos que exigieron hospitalización, se han producido 106 menos (-10 % que en el mismo periodo del año pasado). El número de vulnerables fallecidos ha descendido en 12 personas y el dato positivo se ha producido entre el colectivo de motoristas, que ha cerrado el verano con 18 fallecidos menos que en 2025, aunque es el grupo de usuarios vulnerables que más víctimas mortales acumula en lo que va de año.

Ante las cifras y teniendo en cuenta que el consumo de alcohol es uno de los factores concurrentes en los siniestros viales, el Gobierno ha impulsado de nuevo rebajar los límites permitidos al 0,2 g/l, según anunció el ministro Grande-Marlaska durante la presentación del balance del verano. Junto al alcohol, la velocidad excesiva es otro de los factores más comunes en el origen de los siniestros. En la última campaña, desarrollada por la Guardia Civil de Tráfico en la primera semana de agosto, 69.231 conductores fueron denunciados por superar los límites, el 6,7 % de los vehículos controlados. 19 de estos conductores denunciados fueron puestos a disposición judicial por exceder en más de 80 km/h la velocidad permitida.



Finalistas españoles en los premios de la CE

Los Premios a la Excelencia en Seguridad Vial convocados por la Comisión Europea cuentan con proyectos españoles entre los finalistas de tres de sus cinco categorías. El *escape room* diseñado por la DGT para la formación de trabajadores es la iniciativa española elegida en el apartado de Seguridad Vial Laboral. Este último es un galardón nuevo en esta edición junto con el de Usuarios Vulnerables, al que opta el sistema Retrolight System -de la empresa Sialtrónica-, para mejorar la visibilidad en pasos de peatones, carriles bici, centros escolares o de mayores. Por su parte la empresa Metis AI, con su solución de inteligencia artificial para la formación de conductores, opta al premio en la categoría de Educación.

Los siniestros de motoristas, **a estudio**

Las motocicletas están presentes en casi 1 de cada 5 siniestros con víctimas en España y el porcentaje es mayor en cuanto al número de fallecidos y heridos graves en España. Esta es una de las principales conclusiones de los dos estudios presentados por el Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS) de la Universitat de València. En estos trabajos se analiza la siniestralidad de las motocicletas en vías interurbanas entre 2017 y 2024 y se establece un patrón mayoritario: en vías convencionales, curvas, fines de semana, condiciones en apariencia favorables y con motocicletas de más de 125 c.c. El siniestro más común son las salidas de vía, con más del 40 % de los motoristas fallecidos.





Tractores: ‘Vuelca las cifras’

Cerca de 60 trabajadores del campo fallecen cada año en tractores que no disponen de los sistemas de protección que los hubieran salvado. Por eso el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo (INSST) puso este verano en marcha una campaña para concienciar sobre la necesidad de conducir vehículos agrícolas seguros. La iniciativa insiste en promover hábitos de conducción segura con el tractor y favorecer la instalación en él de una estructura de protección en caso de vuelco (ROPS, Rollover Protective Structure) y cinturones de seguridad homologados. Se estima que ambos dispositivos podrían evitar el 99 % de las muertes por vuelcos con estos vehículos.



■ **EE.UU.**

Nuevas multas por **distracciones**

El estado de Arizona ha introducido algunos cambios en su ley de tráfico para reforzar la seguridad vial. La novedad más destacable es la imposición de sanciones más severas para los conductores que reincidan en la infracción de conducir mientras usan el teléfono móvil. En este caso, si el conductor es detectado sosteniendo el móvil una segunda vez, la multa pasa de 150 dólares a 400. Además, tampoco se permite ver, grabar ni transmitir contenido de vídeo, incluidas redes sociales o videoconferencias, mientras se conduce, aunque no se tenga el dispositivo en la mano.

PRÓXIMAS CITAS

- **Del 26 al 29 de octubre de 2026. Sídney (Australia)**
  Australasian Road Safety Conference
- **4 y 5 de noviembre de 2026. Stuttgart (Alemania)**
  4th Annual Automotive Functional Safety Forum
- **Del 16 al 18 de noviembre. Ginebra (Suiza)**
  IRF 2026 Annual Conference
- **23 de noviembre. Bruselas (Bélgica)**
  EU Road Safety Conference 2026
- **7 y 8 de diciembre de 2026. Túnez (Túnez)**
  PIARC Technical Committees Meeting
- **24 y 25 de diciembre de 2026. Barcelona (España)**
  International Conference on Road Safety and Traffic Solutions

■ **NACIONES UNIDAS**

Un **compromiso** firme

El pasado mes de julio, y cumpliendo con la resolución A/80/L.46 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, se celebró la Reunión de Alto Nivel sobre Seguridad Vial de este organismo internacional. El debate se centró en ampliar y acelerar la aplicación de los compromisos adquiridos para reducir a la mitad las muertes y lesiones provocadas por la siniestralidad vial de cara a 2030. A dicha reunión acudieron el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, y el ministro de Transportes, Óscar Puente, que expusieron el modelo



español. En su intervención destacaron la reducción de la mortalidad de 128 a 37 fallecidos por millón de habitantes en dos décadas y la importancia de la inversión pública.

■ **SUDÁFRICA**

Coches más **seguros**

El Gobierno sudafricano se ha impuesto un reto: reducir las muertes en carretera un 45 % de cara a 2029 y un 50 % en 2030. Para lograrlo el viceministro de Transporte, Mkhuleko Hlengwa, ha solicitado la ayuda del sector de la automoción. Pero desde la Asociación Automovilística sudafricana han enumerado las dificultades que encuentran para aportar esa ayuda. La principal, que los coches de gama básica a los que tienen acceso



la mayoría de conductores en el país a menudo carecen de la integridad estructural y las características de seguridad estándar, como los airbags. Estos dispositivos sí están disponibles en modelos idénticos que se venden en otros mercados. De eso va, precisamente, su campaña #SaferCarsForAfrica.

■ **SIRIA**

Plan de choque contra **puntos negros**

Las cifras de muertos y heridos en las carreteras sirias se han incrementado en lo que va de año. Según los datos del Ministerio de Gestión de Emergencias y Desastres del país, el número de accidentes ha aumentado un 95 % entre el primer semestre de 2025 y el mismo periodo de 2026 y el número de heridos un 99 %. Motivos más que suficientes para adoptar un nuevo plan nacional de seguridad vial que tiene un



enfoque preventivo, basado en la gestión de riesgos. Como primer paso, este Ministerio se propone identificar y clasificar las carreteras de alto riesgo del país y abordar los "puntos negros" mejorando la señalización, las marcas viales, la iluminación y las barreras en lugares más críticos.

■ EMIRATOS ÁRABES UNIDOS

Escolares más protegidos

La Autoridad de Carreteras y Transporte de Dubai (RTA) ha puesto en marcha una serie de programas y actividades de concienciación coincidiendo con el inicio del curso académico. La RTA ha instado a padres y conductores a extremar la precaución en las inmediaciones de las escuelas, respetar los límites de velocidad y evitar el estacionamiento en doble fila. Desde esta organización aseguran que gracias a las medidas implementadas en este sentido desde el año 2010 se ha mantenido a cero las muertes por siniestros de tráfico en las escuelas de esta ciudad.





■ REINO UNIDO

Vacas con **GPS**

La siniestralidad vial en las zonas rurales cuenta siempre con un protagonista inesperado: la irrupción de animales en la calzada. En el condado británico de Gloucestershire, situado al suroeste de Inglaterra, este problema ha saltado a los titulares de los medios locales al producirse en un periodo corto de tiempo varios atropellos de ganado. A pesar de que la velocidad está limitada en toda el área destinada al pastoreo y que las señales advierten de que hay ganado suelto, los incidentes siguen ocurriendo. Por ello se ha planteado la posibilidad de hacer de la tecnología una aliada equipando al ganado de collares con GPS y creando zonas de pastoreo "virtuales". Estos collares administrarían una descarga de baja intensidad a las vacas que se acercaran demasiado a las carreteras.

■ SINGAPUR

Preocupación por los *riders*

La seguridad vial laboral se ha convertido en la principal preocupación para el Ministerio de Mano de Obra (MOM) de esta república. Según sus datos, los siniestros de tráfico son la principal causa de muertes en el lugar de trabajo. Preocupa especialmente la siniestralidad de los trabajadores que desempeñan su labor conduciendo por cuenta de las grandes plataformas digitales de entrega rápida de productos y servicios. Por ello el Ministerio ha constituido un grupo de trabajo especializado en este colectivo que busca soluciones para reforzar su seguridad.



■ ESLOVENIA

A favor de los **robotaxis**

El Gobierno esloveno ha anunciado que "*en breve*" elaborará un borrador de leyes para permitir la circulación de taxis sin conductor. Los cambios previstos permitirían proyectos piloto para vehículos totalmente autónomos y la posibilidad de unirse a plataformas de transporte compartido. Hasta ahora la normativa eslovena exige que estas



plataformas operen con taxistas con licencia, taxímetros y permisos municipales. La nueva regulación flexibilizaría esas restricciones, al tiempo que aceptaría la entrada en el país de vehículos sin conductor.

■ BERMUDAS

Mayor control de los **ciclistas**

Las bicicletas eléctricas se han convertido en una parte importante de la red de transporte de este archipiélago, especialmente entre los más jóvenes. Ante el aumento de incidentes protagonizados por estos vehículos, la Policía de Bermudas recuerda que las infracciones cometidas por los ciclistas también se sancionan, entre ellas, faltas como exceder el límite de velocidad, conducir de forma imprudente o no respetar las señales de tráfico.

¿SABÍAS QUÉ ...?

77 millones de motocicletas

En el ranking de países con más motocicletas por habitante hay un claro ganador: Vietnam. El país asiático destaca como uno de los países con mayor dependencia de las motocicletas en el mundo. Informes del Comité Nacional de Seguridad Vial de Vietnam muestran que ya en 2024 contaba con más de 77 millones de motocicletas registradas, lo que equivale a aproximadamente 770 motocicletas por cada 1.000 habitantes. Esto se traduce en alrededor de 0,77 motocicletas por persona.



NUEVOS

test

¿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 Cuando no se pueda posicionar el vehículo paralelo al borde de la calzada, ¿se podrá permitir la parada o el estacionamiento dejando el vehículo en otra posición?

A. Sí, cuando las características de la vía u otras circunstancias así lo aconsejen.
B. Sólo si existe alguna señal que permita el estacionamiento en batería.
C. No, en ningún caso.



2 ¿Cómo debe realizarse un cambio de carril en una vía saturada?

A. Utilizando el arcén.
B. Advirtiéndolo con suficiente antelación.
C. Realizando la maniobra rápidamente para no estorbar.

3 ¿De qué próximo peligro advierte esta señal?



A. Un estrechamiento de la calzada.
B. Un tramo con circulación en ambos sentidos.
C. Un tramo con prioridad respecto a los vehículos que circulan en sentido contrario.



4 Para reducir el riesgo de accidente, un conductor que esté tomando medicamentos debe...

A. conocer sus posibles efectos secundarios y seguir las indicaciones del médico.
B. evitar la conducción de vehículos mientras dure el tratamiento.
C. tomar café para combatir sus posibles efectos secundarios.

5 La mayor parte de las distracciones del conductor se relacionan con...

A. su estado psicofísico y su comportamiento.
B. la disposición de los mandos en el vehículo.
C. factores externos, como la vía y su entorno.





6 Este conjunto de vehículos con remolque de 750 kg de M.M.A., ¿a qué velocidad puede circular como máximo por una autovía?

A. A 100 km/h.
B. A 120 km/h.
C. A 90 km/h.



7 A una ambulancia que use únicamente la señal especial luminosa, ¿se le debe ceder el paso?

A. No, debe emplear de forma conjunta la señal luminosa y la acústica.
B. Sí.
C. Sí, pero sólo en vías urbanas.

8 Tomando las debidas precauciones, ¿por dónde podrá circular una persona que empuje con las manos una bicicleta cuando su tránsito por la acera sea un estorbo para los demás peatones?

A. Por la calzada, pero en ningún caso por el arcén.
B. Por el arcén, pero en ningún caso por la calzada.
C. Por el arcén o por la calzada.



conducción segura e informada. Esta manera lúdica de adquirir la formación necesaria es útil tanto para los nuevos aspirantes a conductores como para todos aquellos que obtuvieron sus permisos hace tiempo, y que deben reciclar y actualizar la teoría aprendida. ¡Anímese! Haga el test, corrija sus respuestas y compruebe lo actualizados que están sus conocimientos...

COMÚN A TODOS LOS PERMISOS

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

9 **Circular a velocidad inferior a la mínima permitida sin causa justificada, ¿es peligroso?**

A. Sí, y además está prohibido.
B. No, porque circular más despacio es siempre más seguro.
C. Sí, porque lo más seguro es circular a la velocidad máxima permitida.



10 **Este turismo circula por una autovía a 100 km/h; ¿circula a velocidad adecuada?**

A. No, porque lo aconsejado es circular a 120 km/h.
B. Sí, siempre que lo permitan las circunstancias del tráfico y de la vía.
C. Sí, siempre que no entorpezca la circulación.



11 **Si su vehículo ha estado expuesto al sol mucho tiempo con temperaturas elevadas, ¿qué medida es la más adecuada para reducir la temperatura interior antes de iniciar la marcha?**

A. Abrir las ventanillas para ventilar antes de poner el aire acondicionado.
B. Mantener las ventanillas cerradas y poner el aire acondicionado a una temperatura muy baja.
C. Iniciar la marcha y circular lentamente para que el compresor del aire enfríe más.



con más detalle

Al iniciar la marcha con un vehículo que ha estado expuesto al sol mucho tiempo, sobre todo a altas temperaturas, es conveniente ventilar el habitáculo para sacar el aire caliente acumulado y luego poner el aire acondicionado para conseguir que la temperatura del interior baje. De esta manera, se evita la posible aparición de golpes de calor, fatiga y disminución de la atención durante la conducción.

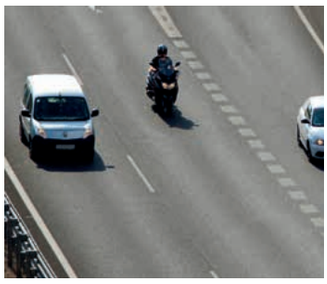
12 **Una vez abrochado el cinturón de seguridad, es aconsejable...**

A. colocar una pinza para que quede holgado.
B. comprobar que está bien colocado y ajustado al cuerpo.
C. aflojar la zona abdominal para estar más cómodo.



13 **El conductor de la motocicleta está realizando un adelantamiento fuera de poblado; ¿qué separación lateral debe dejar con el vehículo adelantado?**

A. Superior a 1,50 metros.
B. Superior a 1,20 metros e inferior a 1,50 metros.
C. La proporcional a la anchura de la vía.



14 **¿Puede circular un turismo por una vía regulada con esta señal?**



A. No, porque es un camino reservado para animales de montura.
B. Sí, con precaución, porque también podrían circular animales de montura.
C. Sí, porque esta señal prohíbe el paso a animales de montura.

15 **Entre otras precauciones, ¿qué debemos hacer para compensar el riesgo que supone conducir bajo la lluvia?**



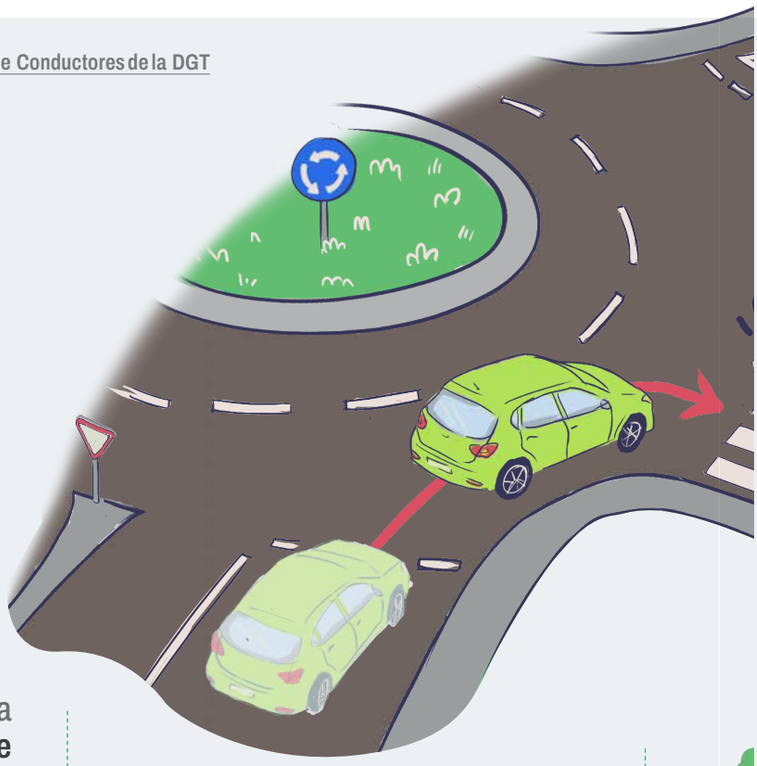
A. Aumentar la distancia de seguridad para evitar los alcances por pérdida de adherencia.
B. Reducir la distancia de seguridad y encender la luz de cruce para hacerse ver.
C. Reducir la presión de los neumáticos para mejorar la adherencia.

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

En colaboración con el Área de Formación de Conductores de la DGT

10 ERRORES HABITUALES DE CONDUCTORES EXPERIMENTADOS

Peligro: exceso de confianza



La experiencia al volante puede llevarnos a bajar la guardia, caer en la relajación y **cometer errores que nacen de la falsa sensación de seguridad que dan los años al volante**. Estos son algunos de los más habituales.

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**
• Ilustraciones: **ASAP** Global Solution

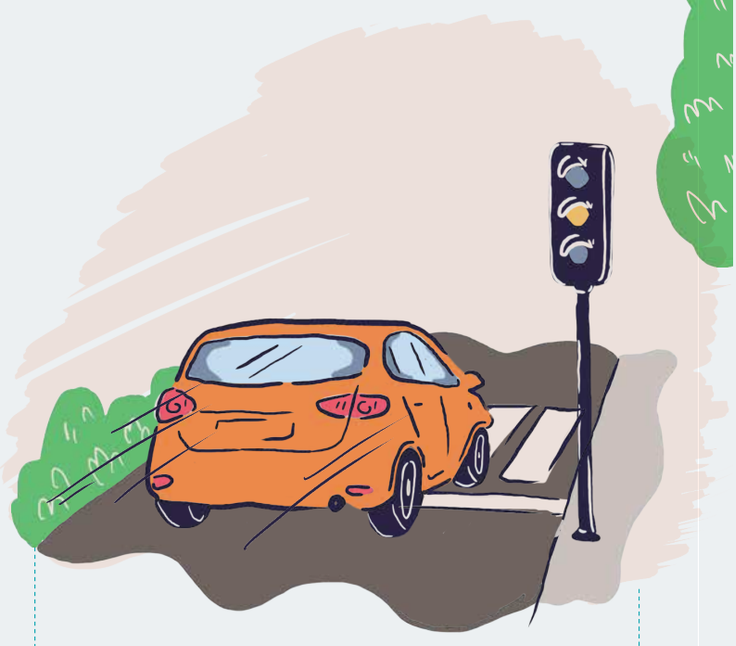
Con la práctica adquirimos habilidades y somos conductores más seguros, sabemos cómo reaccionar ante las situaciones cotidianas del tráfico, también conocemos mejor nuestro vehículo y somos capaces de realizar maniobras –incorporaciones, adelantamientos, aparcamientos, etc.– de forma automática. Pero la experiencia tiene dos caras y puede jugar en nuestra contra. En determinadas circunstancias puede hacer que nos relajemos –en exceso– y que pensemos que estamos exentos de cumplir ciertas normas porque "no pasa nada". *"La sensación de control y la confianza en las propias capacidades pueden hacer que bajemos la guardia y aumente el riesgo de accidente"*, afirma Miguel Ángel Sánchez, coordinador especialista en Formación de Conductores de la Dirección General de Tráfico (DGT). *"Muchos de los fallos habituales que cometemos los conductores no tienen que ver con el desconocimiento de las normas, sino porque decidimos, consciente o inconscientemente, que en ese momento no son necesarias"*, explica Sánchez.

La confianza excesiva puede aparecer en situaciones aparentemente seguras; por ejemplo, en desplazamientos habituales donde conocemos de sobra el recorrido y podemos caer en el error de no adaptar la velocidad, relajar nuestros hábitos de conducción defensiva, distraer la atención, menoscabar nuestra capacidad de reacción o infravalorar el cansancio y la fatiga. También podemos acercarnos demasiado a peatones, ciclistas o vehículos detenidos sin prever un margen de seguridad.

"Pensamos que la práctica nos hace inmunes al error, pero es una falsa sensación de control que puede llevarnos a cometer errores. Conducir mejor consiste en mantener la atención y respetar las normas, incluso cuando pensamos que podemos controlar la situación", apunta Sánchez.

1 No usar los intermitentes

Cuántas veces pensamos "no es necesario señalizar, no viene nadie". La realidad es que los indicadores no sólo sirven para los vehículos que vemos, sino también para aquellos usuarios que pueden aparecer de forma inesperada, como peatones, ciclistas o motoristas. Prescindir de usarlos porque creemos que la maniobra es evidente puede aumentar el riesgo de confusión.



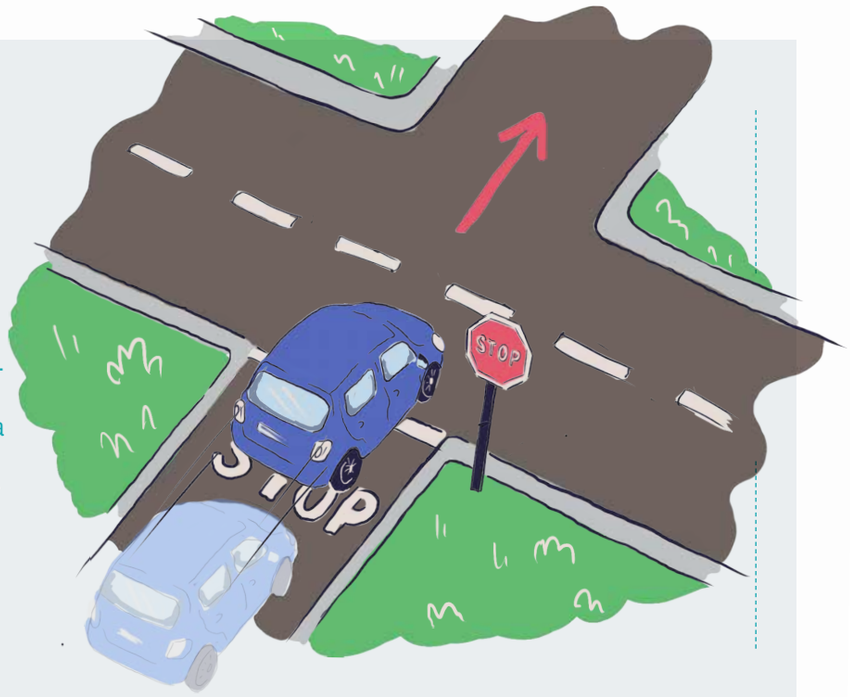
2 Pasar en amarillo

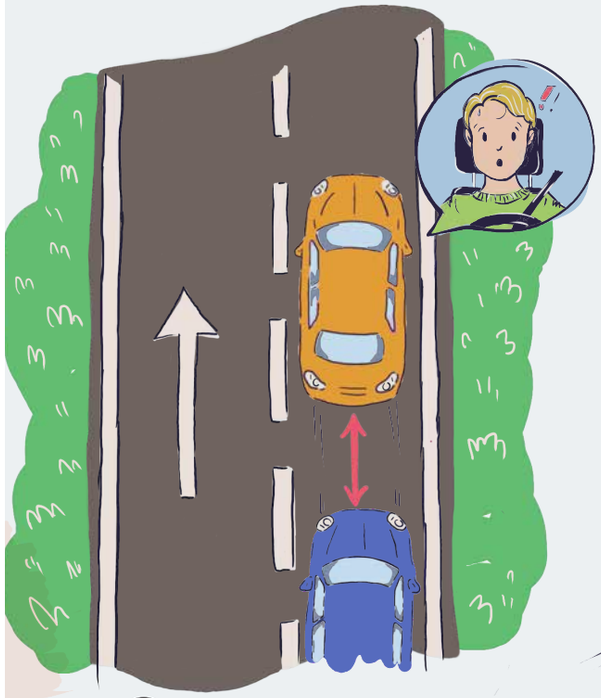
Ante un semáforo en fase ámbar, podemos pensar que "da tiempo a pasar antes de que se ponga en rojo". En realidad, apurar el paso reduce el margen de seguridad y puede provocar una colisión o un atropello si otros usuarios inician la marcha.



3 No detenerse completamente en un stop

Convertir la detención obligatoria en una reducción de velocidad como si fuera un simple ceda el paso es una práctica habitual de muchos conductores cuando consideran que hay buena visibilidad y "no viene nadie". Sin embargo, la señal de stop exige detenerse por completo para observar con atención. Con frecuencia se colocan en intersecciones con visibilidad limitada, donde puede aparecer un vehículo, una bicicleta o un peatón de forma repentina.



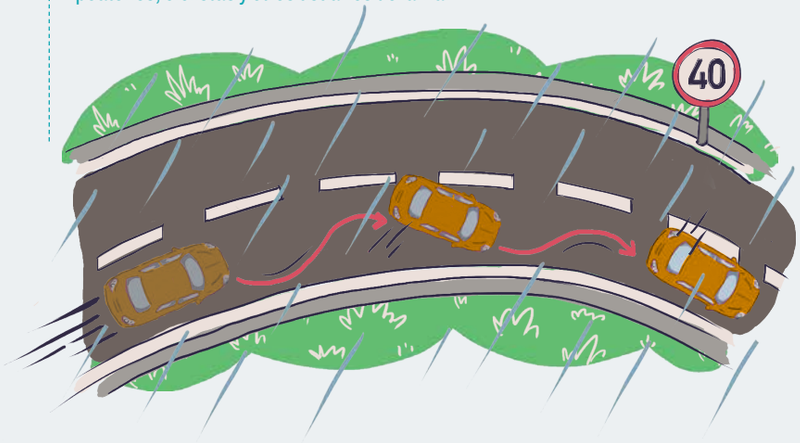


4 Acortar la distancia de seguridad

Algunos conductores de forma habitual reducen innecesariamente los márgenes de seguridad y se "pegan" demasiado, pensando que son capaces de reaccionar a tiempo y evitar la colisión cuando esto es físicamente imposible. Circular demasiado cerca de otro vehículo son riesgos que pueden provocar un alcance ante una situación imprevista, como una frenada brusca, un obstáculo o unas condiciones adversas en la carretera.

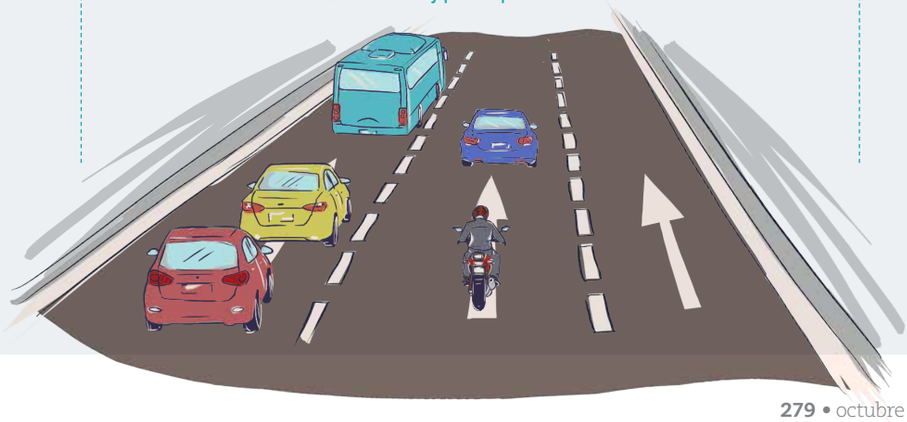
5 Velocidad inadecuada en trayectos habituales

Los recorridos conocidos pueden generar una falsa sensación de seguridad y llevarnos a relajar la atención, reducir las precauciones y circular a una velocidad inadecuada, olvidando que las circunstancias de la carretera cambian en cada momento a causa de obras, peatones, ciclistas, animales y malas condiciones meteorológicas. También en zonas urbanas es frecuente observar excesos de velocidad en calles estrechas o con poca visibilidad, en accesos a glorietas y otros puntos donde circulan peatones, ciclistas y otros usuarios de la vía.



6 Circular siempre por el carril izquierdo

En autopistas y autovías es habitual encontrar conductores que permanecen en el carril izquierdo incluso cuando el derecho está libre. Además de ser una infracción, esta conducta dificulta la fluidez del tráfico y puede provocar maniobras innecesarias.





7 No usar el cinturón en trayectos cortos

"Son sólo dos minutos, no hace falta abrocharse el cinturón" es un pensamiento que alguna vez nos ha podido pasar por la cabeza para prescindir del principal sistema de retención dentro del habitáculo. La realidad es que no importa lo largo que sea un trayecto: hay que utilizar el cinturón de seguridad siempre antes de comenzar a circular y cerciorarse de que los acompañantes, especialmente los menores, están correctamente sujetos.

9 Conducir con una sola mano

Es habitual entre quienes llevan muchos años conduciendo no llevar las dos manos en el volante. Sin embargo, es una mala costumbre porque reduce la capacidad de reacción y de control del vehículo, así como la precisión y la rapidez en la ejecución de maniobras. Ocurre lo mismo cuando se adoptan posturas incorrectas al volante: el respaldo demasiado reclinado, el asiento mal regulado, el brazo apoyado en la ventanilla o la mano sobre la palanca de cambio.





8 Conducir distraído

Dentro del habitáculo, la tecnología puede ser una fuente constante de distracción, ya se trate de trayectos largos como de desplazamientos cortos y cotidianos. Cada vez que apartamos la vista de la carretera, aunque sea brevemente, recorremos decenas de metros sin controlar el entorno. Igual ocurre cuando manipulamos el teléfono, la radio, el climatizador o la pantalla multimedia del vehículo, aunque creamos que podemos hacerlo sin dejar de prestar atención. Además, no olvidemos que estas conductas pueden ser motivo de sanción.

10 "Olvidar" los retrovisores

Con el tiempo, los conductores podemos adoptar costumbres peligrosas, como no comprobar con la frecuencia necesaria los retrovisores para controlar lo que ocurre detrás y a los lados del vehículo. Esta falta de atención puede hacer que pasemos por alto la presencia de otros usuarios, especialmente peatones, ciclistas y motociclistas.





MUCHA PRECAUCIÓN, TAMBIÉN AL VOLANTE

Todos contra el fuego

Si tuviéramos que describir esta imagen en una sola palabra, elegiríamos “desolación” porque esa es la sensación que se tiene al observar una zona tras un incendio forestal, una vez que se han apagado las llamas. El pasado verano en España se quemaron más de 300.000 hectáreas. Para imaginar la magnitud de ese dato basta decir que es el equivalente a toda la superficie de la provincia de Álava. Una cifra sin duda terrible que empieza a ser demasiado habitual durante los meses estivales. Si bien algunos de esos incendios (los menos) son provocados, la gran mayoría se debe a imprudencias o accidentes y, por eso, resulta fundamental que todos seamos extremadamente cuidadosos con nuestros comportamientos, también cuando viajamos en coche.

Lo más importante: nunca arrojemos las colillas de los cigarrillos por la ventana porque podemos acabar provocando un incendio forestal. No olvidemos que ese incívico gesto puede conllevar una sanción económica de 200 € y la pérdida de 4 puntos en el permiso de conducir. Tampoco debemos tirar desperdicios porque la acumulación de basura en las cunetas se convierte en un buen combustible en caso de incendio. Por no mencionar que las botellas de cristal o los restos de vidrio pueden hacer efecto lupa con el sol e iniciar el fuego. Además, conviene que seamos muy cuidadosos al elegir un lugar para aparcar el coche si nos encontramos en un área forestal, porque la combinación del excesivo calor del exterior y la vegetación seca puede ser igualmente peligrosa.

Si vamos conduciendo y nos encontramos con un fuego, nunca tratemos de cruzarlo. Por el contrario, debemos buscar un sitio seguro para detener el vehículo (y señalizarlo para alertar a los demás conductores). A continuación, tenemos que avisar a los servicios de emergencia. Pero, si el fuego nos sorprende y nos obliga a salir del vehículo, es importante que nos cubramos toda la piel del cuerpo y las vías respiratorias (si es posible con un paño húmedo) y nos alejemos del incendio lo máximo posible.

En cualquier caso, la mejor forma de apagar el fuego es evitar que se inicie y esa es una tarea que debemos asumir todas las personas.

EN 2024 EL 51 % DE LOS FALLECIDOS EN SINIESTRO VIAL FUERON PEATONES,

Vulnerables



Por volumen, tamaño, modelos de movilidad y, sobre todo, falta de protección externa, hay usuarios de la vía que afrontan sus desplazamientos con mayor fragilidad. La modificación del Reglamento General de Circulación que ha entrado en vigor el 1 de octubre no sólo trata de protegerlos de forma especial, sino de dotarlos de más instrumentos para paliar el extra de falta de seguridad.

• Nuria **HERRAIZ**
• Infografías: **ASAP** Global Solution

Con la aprobación del Real Decreto 518/2026, en vigor en su mayor parte desde el primer día de octubre, motoristas, ciclistas, peatones, conductores de VMP, quienes tengan movilidad reducida, personas mayores, y niños ven reforzados sus derechos respecto a la movilidad y aumentada su protección frente al tráfico a motor.

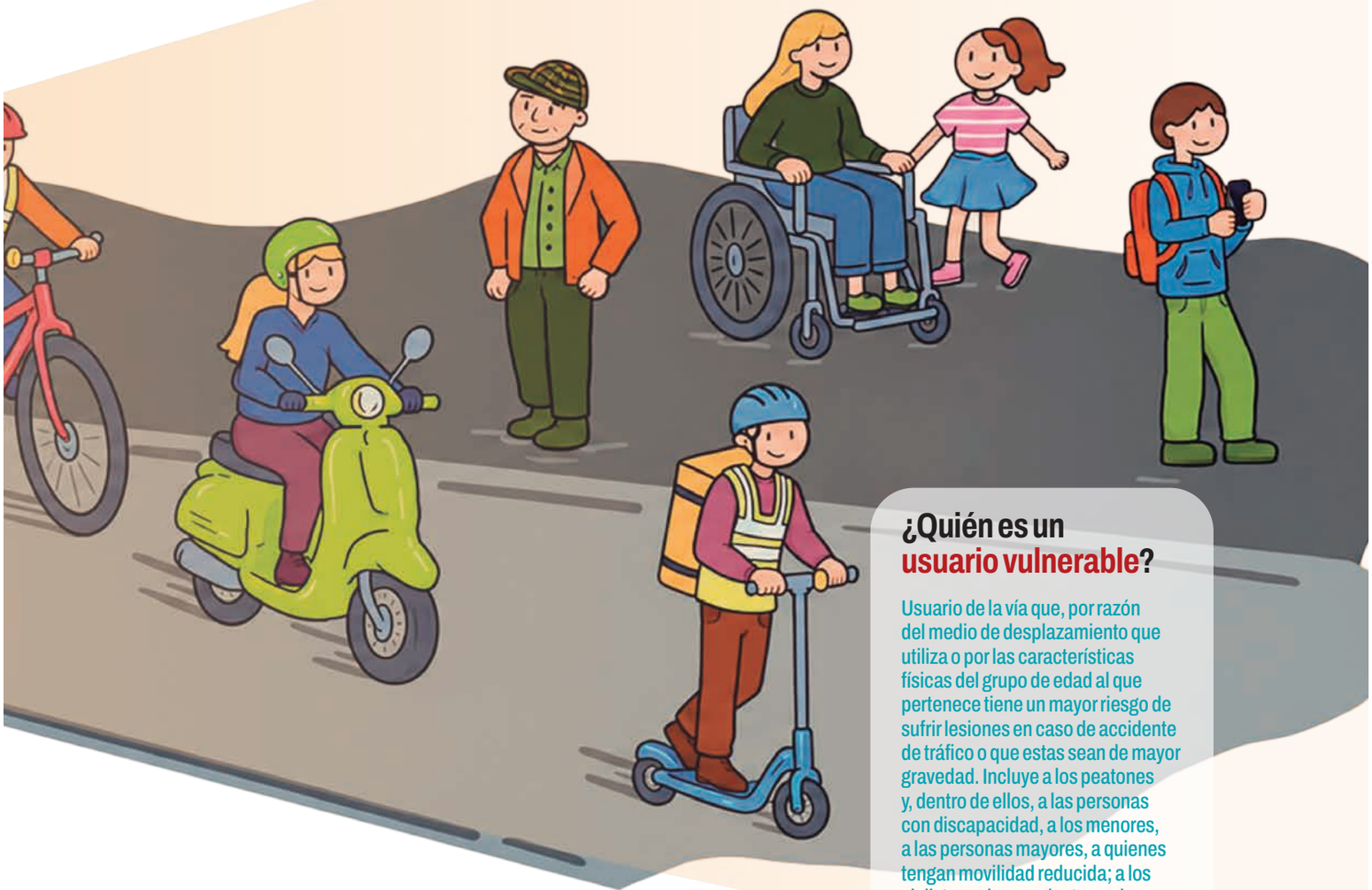
El objetivo es reducir la siniestralidad de los usuarios vulnerables que, en 2024 alcanzaron el 51 % de las víctimas mortales en las vías españolas, con un total de 907 fallecidos. En palabras del ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, esta *"profunda modificación del Reglamento General de Circulación que aprobó el Consejo de Ministros el pasado 23 de junio es una amplia actualización que responde a una movilidad mucho más diversa y nuestra prioridad es la seguridad de las personas, sobre todo, de los usuarios más vulnerables"*.

DEFINICIÓN CLARA. La principal novedad de la reforma se encuentra, precisamente, en la propia delimitación de usuario vulnerable, que pasa a formar parte de la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, también modificada por el Real Decreto aprobado (ver recuadro en página siguiente).

De esta manera se marca el cambio de visión. *"Ahora el foco se pone en la persona y en la nueva realidad de las calles: el peatón, el motorista, el ciclista y el usuario de vehículos de movilidad personal. Supone un paso de gigante en la filosofía de la seguridad del tráfico en nuestro país"*, asegura Ignacio Lijarcio, presidente de la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial).

CICLISTAS, MOTORISTAS O USUARIOS DE VMP

en el foco



¿Quién es un usuario vulnerable?

Usuario de la vía que, por razón del medio de desplazamiento que utiliza o por las características físicas del grupo de edad al que pertenece tiene un mayor riesgo de sufrir lesiones en caso de accidente de tráfico o que estas sean de mayor gravedad. Incluye a los peatones y, dentro de ellos, a las personas con discapacidad, a los menores, a las personas mayores, a quienes tengan movilidad reducida; a los ciclistas; a los conductores de vehículos de movilidad personal y a los conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores.

Disposición final primera del Real Decreto 518/2026.

Una opinión compartida por Luis Cayo Pérez Bueno, presidente del Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI): *"El enfoque tradicional era que los usuarios vulnerables eran vistos como sujetos problemáticos... Ahora no se les aparta, sino que se les protege con mayor intensidad. Se conjuga mayor seguridad con libertad"*.

CAMBIOS BIENVENIDOS. En este sentido, CERMI coincide en dar la bienvenida a una reforma *"que introduce avances reseñables en materia de accesibilidad, movilidad inclusiva y protección de las personas con discapacidad como usuarias vulnerables de las vías públicas"*, asegura Pérez Bueno.

En concreto, desde CERMI valoran positivamente que se reconozca la necesidad de adaptar el espacio público y las normas de circulación a las necesidades de personas con movilidad reducida y con discapacidad, y el reconocimiento normativo de la prioridad de paso y estancia de estos colectivos en las vías públicas. También que se considere como peatones a aquellas personas con diversidad funcional que usan vehículos de movilidad personal a una velocidad comparable al paso de una persona, lo que les permite, por tanto, el uso de las aceras.

Un aspecto fundamental de la protección de los vulnerables es que se extiende en realidad a todos los miembros de la sociedad: todas las personas son peato- ▶▶

Vulnerables en el foco

nes en algún momento o utilizan medios más respetuosos con su entorno que el vehículo de motor privado. Además, la mayor atención sobre ellos permite promover un mayor uso de esos medios y avanzar en sostenibilidad.

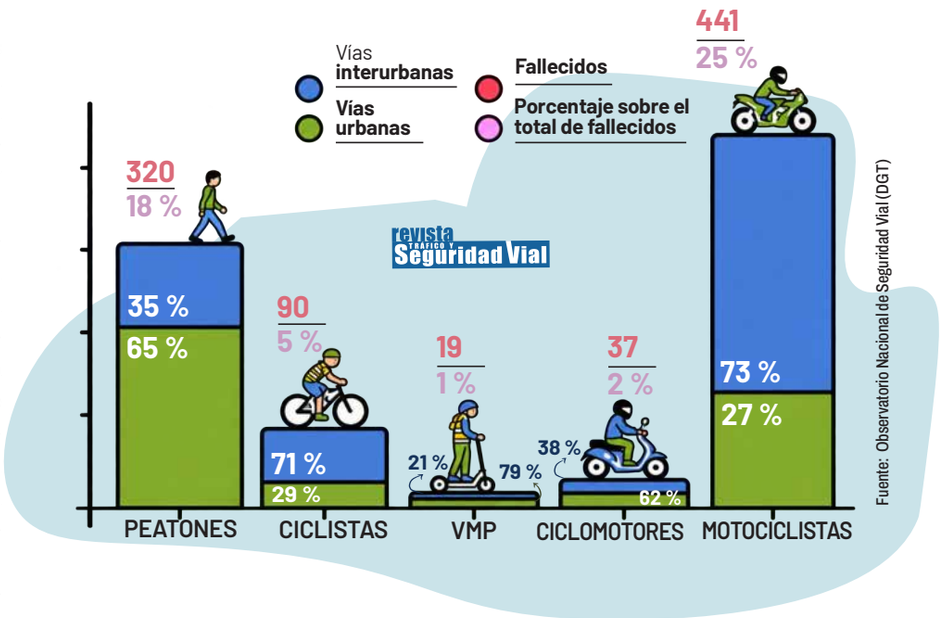
Así, el cambio del Reglamento de Circulación incluye medidas que afectan a los ciclistas: como la reducción de la velocidad para los vehículos que los adelantan, la ampliación de la distancia y la separación de seguridad, la extensión de la obligación del uso del casco (y del chaleco para profesionales) o la posibilidad de usar remolque o semirremolques en bicicletas, además de medidas específicas para la circulación en vías urbanas. Junto a ellas, se recoge también una regulación estatal general para los usuarios de vehículos de movilidad personal (VMP), para los que se fija la edad mínima en 15 años y la obligatoriedad del uso del casco y el alumbrado permanente.

Por su parte, los motoristas ven reconocida una larga reivindicación como es la circulación por el arcén en caso de alta densidad de tráfico y bajo ciertas condiciones, que viene acompañada de nuevas exigencias en el equipamiento básico de protección (ver recuadros inferiores para conocer las medidas concretas).

MAYOR RESPONSABILIDAD. Una parte de los nuevos artículos apelan a la mayor responsabilidad y autoprotección por parte de ciclistas, motoristas y usuarios de VMP, en concreto en cuanto a la obligatoriedad de uso de elementos de

VÍCTIMAS ENTRE LOS **VULNERABLES**

En 2024 hubo 1.785 víctimas mortales, el 51 % (907 personas), eran usuarias vulnerables. De ellas, el 57 % falleció en siniestros producidos en vías interurbanas y el 43 % en vías urbanas.



1 VMP



Modificaciones

1. Obligación de usar siempre casco de protección obligatorio. También chaleco o elemento reflectante por la noche o con escasa visibilidad, y en todo momento para los profesionales. La infracción de estas obligaciones se sancionará con 200 €.
2. Se fija en 15 años la edad mínima para conducir un VMP.
3. Los vehículos de movilidad personal deberán llevar siempre encendido el alumbrado (entrada en vigor el 1 de octubre de 2027).
4. Fuera de ciudad, los VMP podrán circular por vías segregadas de vehículos de motor, si el titular de la vía lo autoriza.

Opinión de FEVEMP

Encontramos muy positivo que se recojan recomendaciones que siempre hemos hecho desde la Federación Española de VMP sobre el uso del casco, los elementos reflectantes o la iluminación permanente. Sin embargo, en nuestra opinión, dicha adopción debería ser voluntaria, ya que su obligatoriedad desincentiva el uso de estos vehículos en lugar de los de motor (como demuestran diversos estudios).

Por otra parte, aunque consideramos positivo que se recoja expresamente que los VMP puedan circular por vías ciclistas y carriles bici interurbanos, creemos que es insuficiente. Porque la decisión sobre si se permite o no dependerá del propietario de la vía (autoridades municipales, provinciales, autonómicas...), y porque en el ámbito interurbano apenas existen estos carriles, lo que impide a los VMP circular por carretera, a diferencia de lo que ocurre con las bicicletas que tienen una categoría de tamaño, peso y velocidad similares. Frente a esto, en el 80 % de los países europeos sí se permite a los VMP circular por las vías de vehículos a motor.

Conductas de riesgo que asumen los usuarios vulnerables

Una mayor seguridad para los más frágiles empieza por reducir los comportamientos más arriesgados. El informe ESRA ('E-Survey of Road users' Attitudes') en su tercera edición (datos de 2023) recoge la opinión de usuarios vulnerables de 39 países sobre los hábitos peligrosos que asumen. En España la encuesta arrojó las siguientes cifras.

COLECTIVO	CONDUCTAS DE RIESGO Y/O PROHIBIDAS	
Peatones	Caminar leyendo mensajes en el móvil	**81,4 %**
	Cruzar por lugares no destinados a ello	**79,2 %**
	Escribir mensajes mientras anda	**75,7 %**
	Cruzar en rojo	**67,3 %**
	Usar auriculares cuando camina	**59,4 %**
	Caminar sabiendo que se ha bebido demasiado alcohol	**39,2 %**
Ciclistas	Circular sin casco	**52 %**
	Usar auriculares	**43,5 %**
	Cruzar en rojo	**34,2 %**
	Circular sabiendo que se ha bebido demasiado	**17 %**
	Circular menos de una hora después de consumir drogas	**14,1 %**
Motoristas	Conducir a mayor velocidad de la permitida	**43,5 %**
	Ir más rápido de lo que aconsejan las condiciones de circulación	**37,9 %**
	Leer mensajes mientras conduce	**23,7 %**
	Circular tras haber ingerido alcohol	**23,1 %**
	Consumir drogas y conducir	**20,8 %**
VMP	Circular por la acera o zonas peatonales	**48,9 %**
	No llevar casco	**46,2 %**
	Cruzar en rojo	**42,6 %**
	Circular con más de una persona en el vehículo	**35,7 %**
	Conducir cuando se piensa que se ha bebido demasiado	**25,3 %**

seguridad pasiva, como casco, chaleco reflectante, luz diurna y guantes o calzado cerrado (esto último para motoristas). Al mismo tiempo, el nuevo articulado recoge medidas para que estos colectivos respeten los espacios reservados especialmente para los peatones, facilitando una mayor convivencia entre los propios vulnerables.

También los peatones deben velar por su propia seguridad cuando transiten por carreteras de noche o con poca visibilidad. No hay que olvidar que, como recordó el ministro Grande-Marlaska en la presentación del balance de siniestralidad del verano, entre julio y agosto pasados, *"de los 26 peatones fallecidos, 17 lo hicieron por la noche o a la hora del crepúsculo y 13 no hacían uso de chalecos reflectantes"*. Para el director de la DGT, Pere Navarro, el uso del chaleco es un comportamiento preventivo que tiene un único fin, hacerse ver.

Con todas estas medidas, la nueva redacción del Reglamento General de Circulación apela a abandonar conductas de riesgo por parte de los usuarios vulnerables, que deben ser conscientes de su propia fragilidad y actuar en consecuencia: *"La seguridad vial se hace en la*

2 Ciclistas



Modificaciones

1. El conductor que adelante a un ciclista deberá reducir la velocidad en al menos 20 km/h respecto al límite de la vía.
2. En calzadas con más de un carril por sentido, el conductor que adelanta debe cambiar completamente de carril, en lugar de simplemente dejar la separación lateral de 1,5 m.
3. Se suprimen exenciones de uso de casco de protección para ciclistas en vías interurbanas
4. Casco de protección y chaleco reflectante para quienes realicen su actividad profesional circulando en bicicleta (*riders*). El incumplimiento de estas obligaciones será sancionado con 200 €.
5. En las calles 30 y 20 con un solo carril la autoridad municipal podrá permitir a las bicicletas circular en ambos sentidos.

Opinión de RED BICI

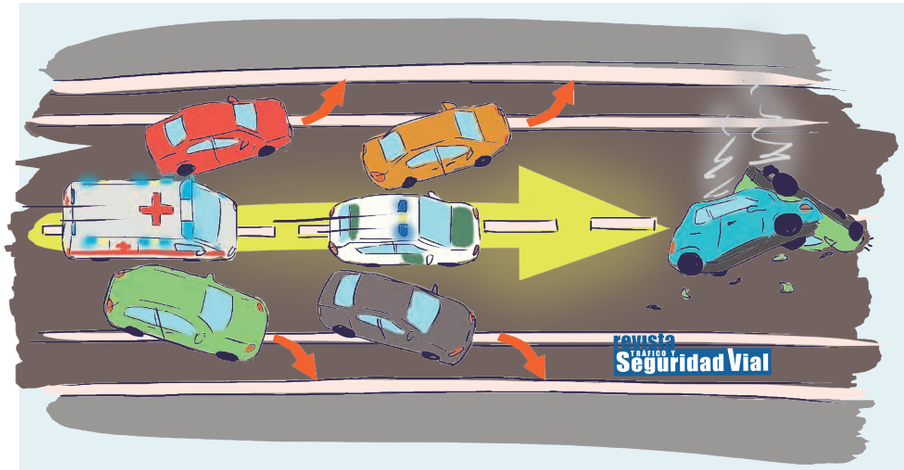
Seguramente desde la aprobación del límite de 30 km/h en calzadas de un único carril por sentido no había habido una normativa tan interesante para el impulso a la movilidad urbana activa y sostenible, también por el reconocimiento de la ciclologística como actividad profesional en auge. Se recogen medidas muy demandadas como el uso de remolques y semirremolques para el transporte de personas, de animales de hasta 15 kg o de carga; y que el límite en el transporte de menores no se fije por edad sino por el peso del niño (22 kg). Igualmente es bienvenido el impulso para permitir la circulación de bicicletas en ambos sentidos en las vías 30 que estén señalizadas; fijar que el ciclista en vía urbana circulará preferiblemente por el centro del carril, o que los vehículos a motor deban dejar una separación mínima de 5 metros con los ciclistas que les precedan, además de las medidas específicas para vías interurbanas. Quedan pendientes algunos temas, como el permitir rebasar semáforos en rojo cuando exista una señalización específica.

Vulnerables en el foco

calle. Ningún real decreto será cien por cien efectivo si no apelamos a la responsabilidad individual. El ciudadano tiene que interiorizar que el casco, el chaleco o el respeto a las zonas peatonales no son imposiciones normativas para evitar multas, sino auténticos salvavidas", considera Ignacio Lijarcio.

ACOTACIONES PARA VMP. Otro de los aspectos fundamentales de esta nueva regulación es la inclusión en el articulado del Reglamento General de Circulación de medidas para los VMP. De esta forma se va completando la regulación de este tipo de vehículos que, por su facilidad de penetración y precio asequible, se han convertido en una alternativa inclusiva y sostenible al coche privado, pero cuya siniestralidad creciente es necesario atajar.

En opinión de CLIME, asociación empresarial de VMP de España: *"La reforma introduce una mayor claridad normativa en aspectos clave como el uso del casco y las condiciones de circulación, delimitando de forma explícita qué elementos corresponden a la regulación estatal y cuáles quedan bajo la competencia municipal"*. Además, con esta modificación regulatoria, *"España se consolida como un país pionero en la regulación de las nuevas formas de movilidad. Esto supone exportar un modelo de convivencia y de protección"*, asegura Lijarcio.



Interurbanas y situaciones de emergencia

1. Carriles de emergencia en autopistas y autovías: cuando en una retención los vehículos circulen a paso de peatón o se detengan, deberán orillarse para permitir el paso de servicios prioritarios.

2. Los peatones que transiten por vías interurbanas entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones de baja visibilidad, deberán hacer uso, al menos, de un elemento luminoso o reflectante.

3 Motoristas



Modificaciones

1. Se permite la circulación de motocicletas por el arcén derecho cuando exista congestión del tráfico, sin exceder la velocidad de 30 km/h, y previa señalización del tramo.

2. Uso obligatorio de guantes de protección para conductores y pasajeros de motocicletas y de ciclomotores en vías interurbanas (la exigencia de homologación de los mismos se producirá cuando se regulen las especificaciones técnicas).

3. Calzado cerrado obligatorio en todo tipo de vías. Incumplir esta y la obligación anterior se sancionará con 200 €.

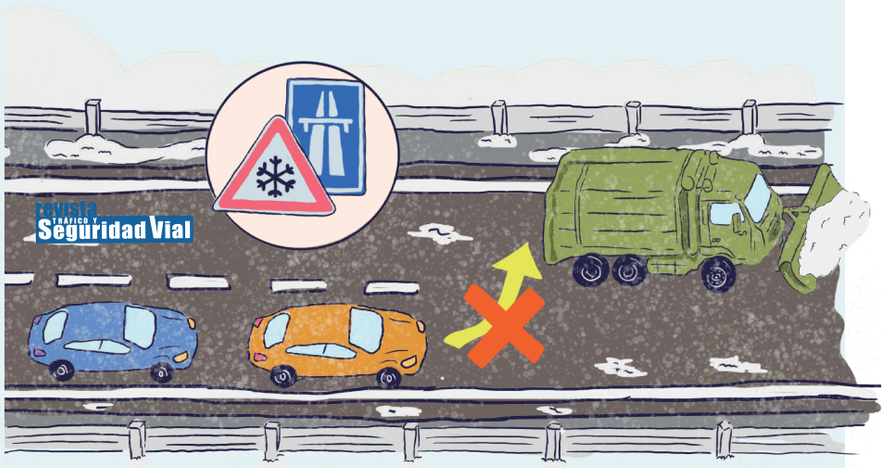
4. Los cascos de protección de los usuarios de ciclomotores tendrán que estar obligatoriamente homologados, y no simplemente certificados (entrada en vigor el 1 de octubre de 2027).

5. Uso obligatorio de chaleco reflectante para quienes desarrollen su actividad profesional circulando en motocicletas.

Opinión de Asoc. Nac. de Motoristas

Aunque el texto supone algunos avances, muchas de las medidas se han configurado de forma que son de difícil aplicación práctica o se reduce de forma significativa su utilidad, lo que entendemos que debería ser revisado en futuras modificaciones normativas. Por ejemplo, se permite circular por el arcén, pero condicionado a la señalización del tramo, cuando esta no se encuentra siquiera en el catálogo oficial de señales. Por otro lado, a las bicicletas se les permite circular entre vehículos y portar remolque por la noche, pero no a las motocicletas.

En cuanto a los guantes, se exige su certificación, pero se remite a un desarrollo posterior, y no se explica por qué se limitan a vías interurbanas. Hubiera sido coherente con esta medida exigir calzado certificado para motoristas y no hablar únicamente de calzado cerrado, aunque consideramos la medida positiva. Finalmente, valoramos positivamente que no se hayan prohibido los cascos tipo jet en interurbanas, y que se exija cascos homologados y no simplemente certificados.



3. Se prohíbe adelantar y circular por el carril de la izquierda en autopistas y autovías cuando la calzada se vea afectada por la nieve, para permitir la circulación de vehículos de emergencia y quitanieves.

4. Cuando un vehículo se halle inmovilizado en la calzada, para rebasarlo se deberá dejar una separación lateral mínima de 1,5 m y reducir la velocidad en al menos 20 km/h respecto al límite de la vía.

PARA EL ENTORNO URBANO. Son también un eje de la nueva normativa las medidas que afectan al ámbito urbano y que se recogen en un nuevo Título VI para el Reglamento General de Circulación: permitir circular en doble sentido para bicicletas; áreas peatonales y caminos escolares; eliminación de la coexistencia de la luz ámbar para vehículos y verde para peatones en los cruces, son algunas de las medidas incluidas en este apartado.

Para la presidenta de la organización Ciudades que Caminan, Ana Montalbán, es precisamente el espíritu de la norma que se recoge en el Real Decreto lo que supone el mayor avance, *"al explicitar el protagonismo de las personas, desbancando de ese lugar al vehículo a motor privado, que pierde capacidad de movimientos en la ciudad, otorgando también un papel preponderante a la acera como espacio de circulación o estancia exclusivo de los peatones"*.

Igualmente, desde RedBici (Red de Ciudades y Territorios por la Bicicleta) destacan que esta norma ofrece un escenario real de la movilidad que se produce en los núcleos urbanos, ya que son los ayuntamientos los que tienen las competencias, pero siempre respetando el marco regulador estatal.

En resumen, esta reforma pretende colocar a las personas en el centro del sistema seguro de la movilidad, avanzar hacia unas ciudades más humanas, vías más seguras y espacios de convivencia para todos los usuarios de la vía, aumentando la protección en calles y carreteras. ◆

4 Entorno urbano y cinturón



Modificaciones

1. Se suprime la exención de usar el cinturón de seguridad para conductores de taxi (en vías urbanas) y de vehículos de distribución de mercancías, y profesores de autoescuelas. Se permitirá prescindir de su uso a técnicos sanitarios que viajen en ambulancias, para poder atender a los pacientes.

2. En pasos para peatones con semáforo, como norma general, la luz ámbar intermitente para vehículos no podrá coincidir con la luz verde para peatones.

3. Se regulan los caminos escolares seguros.

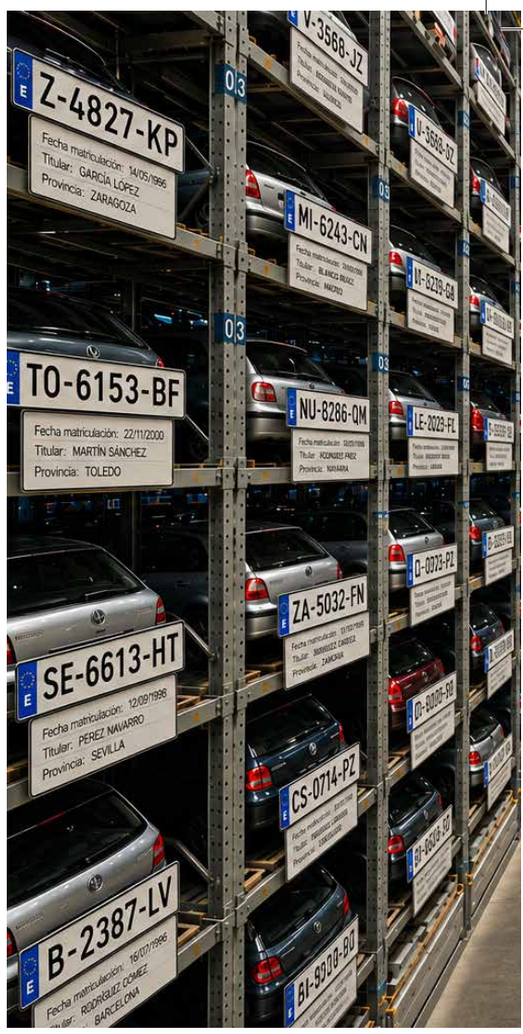
4. Se introducen los requisitos para el estacionamiento de autocaravanas.

Opinión de Ciudades que Caminan

En general consideramos que sería necesaria una parte normativa más contundente, comprometida con la limitación de los privilegios de los vehículos motorizados y con la garantía de los derechos de las personas en los espacios públicos urbanos. En concreto en cuanto a mantener la posibilidad de que los vehículos de dos ruedas aparquen en aceras; la permanencia de infraestructuras como las aceras bici; la no ampliación del límite de 30 km/h en todos los entornos urbanos, o la falta de medidas que garanticen la seguridad en pasos de peatones, cruces de calzadas o travesías.
Sin embargo, son muy positivas las medidas que favorecen la creación de áreas de prioridad peatonal (áreas residenciales en el Real Decreto); la restricción de la circulación de vehículos de motor en ciertas áreas; la creación de caminos o zonas escolares seguras; las normas recogidas en el artículo 153 para la regulación de las bicicletas, e incluso la propia definición de las aceras como zonas reservadas para la movilidad y estancia de los peatones.

EL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS RECOGE INFORMACIÓN DE MÁS DE 38 MILLONES DE COCHES, MOTOS, FURGONETAS O CAMIONES

El gran archivo del parque móvil español



Con la creación de la DGT en 1959, comenzaron a unificarse distintas bases de datos de vehículos que dieron lugar al **Registro Nacional de Vehículos (RNV)**, una herramienta fundamental para la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la actualidad.

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**
• Infografía : **AÑADE** Comunicación y Diseño

Cada coche, motocicleta, furgoneta o camión matriculado en España está inscrito en el Registro Nacional de Vehículos (RNV), una base de datos única, oficial, centralizada y obligatoria gestionada por la Dirección General de Tráfico, y allí permanece durante toda su vida útil hasta su baja definitiva. De esta forma, se puede conocer en todo momento la situación administrativa y técnica de cada uno de los más de 38 millones de vehículos que conforman el parque móvil nacional.

La función del RNV es doble: por un lado, recopilar información y, por otro, gestionar esos datos para que puedan ser útiles a las administraciones y cuerpos policiales con competencias en movilidad.

DATOS ESENCIALES. El Registro Nacional de Vehículos recoge información esencial de cada vehículo y su dueño: número de matrícula, número de bastidor o VIN (*Vehicle Identification Number*), identidad de su titular y características técnicas (marca, modelo, cilindrada, combustible o fecha de matriculación). También incorpora datos relacionados con la seguridad vial y con su estado administrativo.

Por ejemplo, en él figuran el historial de inspecciones técnicas, los kilómetros anotados en cada ITV, los cambios de titularidad o las incidencias legales (como embargos, precintos o bajas temporales). Todos estos datos también forman parte de este gran archivo nacional. A ello se suma, además, el distintivo ambiental, un apartado cada vez más importante en las ciudades con restricciones de circulación.

> EL RNV RECOGE DATOS ESENCIALES PARA LA IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO Y SU TITULAR.

MÁS QUE UN ARCHIVO. El Registro Nacional de Vehículos cumple una primera función administrativa relacionada con la identificación inequívoca de titulares y vehículos. Gracias a ella se mantiene actualizada toda la información relativa al parque móvil español y se garantiza que cualquier cambio relacionado con un vehículo quede correctamente reflejado. Pero este archivo también desempeña un papel esencial en materia de seguridad vial. Primero porque almacena los datos relativos al equipamiento de seguridad y los ADAS, y al mismo tiempo facilita la gestión de las sanciones de tráfico. Disponer de toda esa información de forma centralizada permite actuar con rapidez y precisión tanto a las administraciones como a las fuerzas de seguridad del estado.

SEGUNDA MANO. Si hay un ámbito en el que esta gran base de datos resulta clave, es en la compraventa de vehículos usados, sobre todo para luchar contra los fraudes. Los informes oficiales de la DGT permiten conocer el historial administrativo de cualquier vehículo y detectar posibles cargas, embargos o irregularidades antes de cerrar una operación. En definitiva, el RNV se ha convertido en una herramienta esencial para garantizar la transparencia, el control y la seguridad en la circulación.



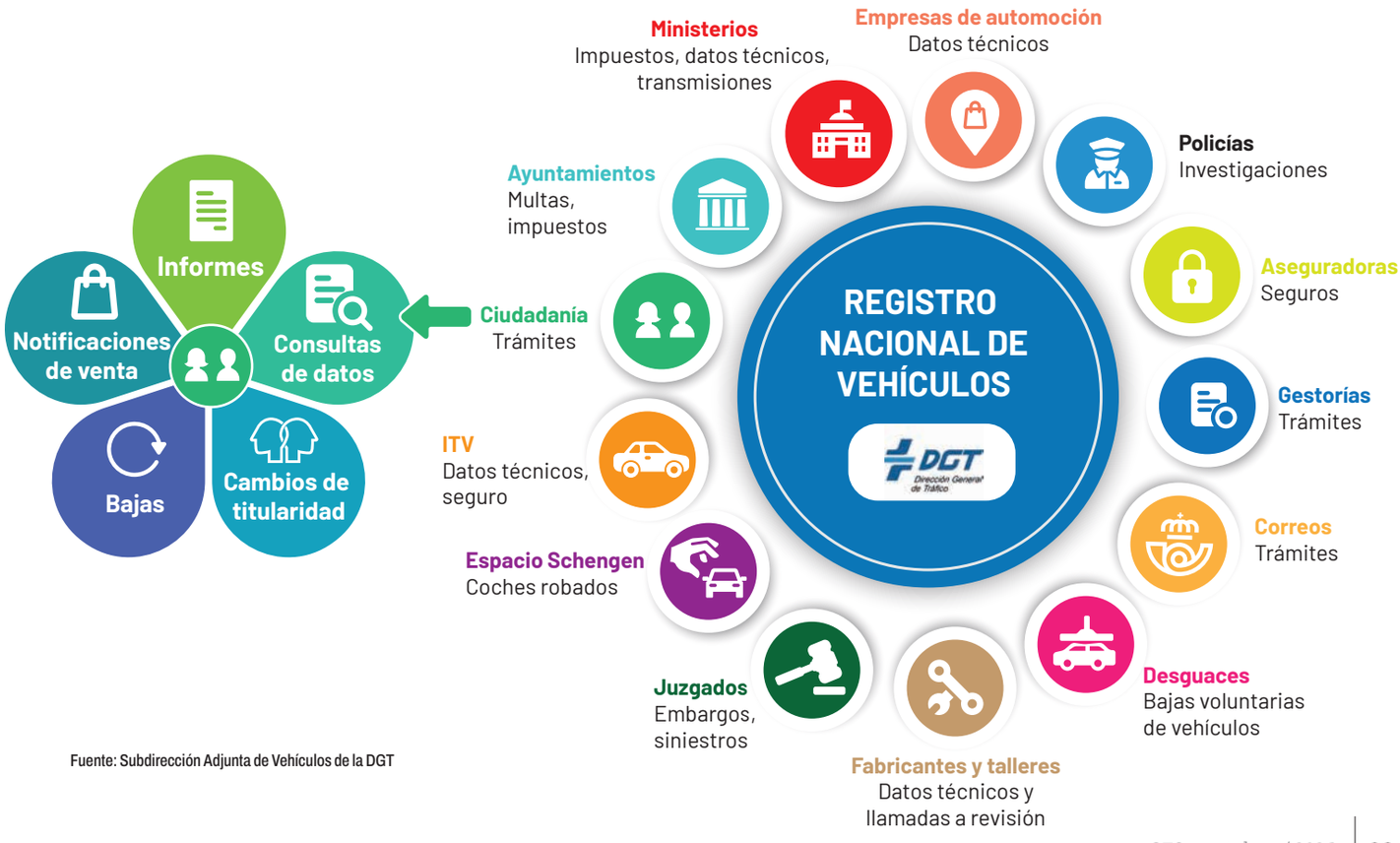
Imagen generada por Inteligencia Artificial

El eCOC, la nueva ficha técnica europea

Desde el pasado 5 de julio, la Unión Europea (UE) sustituyó el Certificado de Conformidad (CoC) en papel por el eCoC electrónico para los vehículos nuevos. Cada fabricante debe emitir este documento, que certifica que el vehículo cumple con los estándares técnicos y de seguridad exigidos, en formato digital estructurado (XML) y firmado electrónicamente. De esta forma, los países de la UE podrán intercambiar datos mediante plataformas como EUCARIS (Sistema Europeo de Información sobre Vehículos y Permisos de Conducción). El objetivo es reducir los fraudes, acelerar los registros y unificar la homologación. El eCoC contiene más de 500 datos técnicos distintos incluido el código VIN/bastidor, el fabricante y la homologación, las emisiones de CO_2, los neumáticos, los sistemas ADAS y los datos ambientales. *"La incorporación de nuevos datos proporcionará más información a compradores, aseguradoras, talleres y estaciones de ITV, ayudará a las administraciones en el diseño de políticas públicas, en la renovación del parque móvil y en la recaudación tributaria y facilitará investigaciones relacionadas con el fraude, delitos patrimoniales y blanqueo de capitales relacionado con el comercio de vehículos de lujo"*, explica Coral Sevillano, subdirectora adjunta de Vehículos de la DGT.

¿**QUIÉN UTILIZA** EL REGISTRO DE VEHÍCULOS?

Ciudadanía, administraciones públicas y organismos usan la información del Registro Nacional de Vehículos (RNV) de la DGT. Empresas de automoción y aseguradoras también tienen un acceso limitado.



Fuente: Subdirección Adjunta de Vehículos de la DGT

El gran archivo del parque móvil español



AÚN MÁS CERCA. La digitalización ha acercado este registro a la ciudadanía. De hecho, en la actualidad gran parte de las consultas y gestiones relacionadas con un vehículo pueden realizarse sin acudir presencialmente a una jefatura de tráfico.

A través de la Sede Electrónica de la DGT y de la aplicación miDGT, cualquier usuario puede acceder a la información de sus vehículos y realizar numerosos trámites *on line* de forma rápida y segura. Esta accesibilidad digital no sólo agiliza los procedimientos, también reduce desplazamientos, evita esperas y mejora la relación de la ciudadanía con la Administración.

De hecho, uno de los servicios más utilizados es la solicitud del informe de un vehículo, especialmente útil antes de comprar un coche de segunda mano. Este documento permite conocer datos relevantes como la titularidad, el historial de ITV, el kilometraje registrado, las cargas administrativas o posibles incidencias legales. Otro de los trámites más frecuentes es el cambio de titularidad o transferencia del vehículo, imprescindible cuando se produce una compraventa. Gracias al Registro, el nuevo propietario queda identificado oficialmente y la operación se realiza con mayores garantías jurídicas.

Los ciudadanos también pueden tramitar bajas temporales o definitivas, comunicar la venta de un vehículo o consultar datos técnicos y administrativos relacionados con su automóvil. La plataforma permite además verificar si un vehículo tiene distintivo ambiental, comprobar si existen embargos o precintos y actualizar determinados datos administrativos.

USO DIARIO. El Registro Nacional de Vehículos es también una herramienta de trabajo imprescindible para numerosas administraciones y organismos públicos. La DGT y las Jefaturas Provinciales de Tráfico lo utilizan diariamente para gestionar matriculaciones, transferencias, bajas y sanciones.

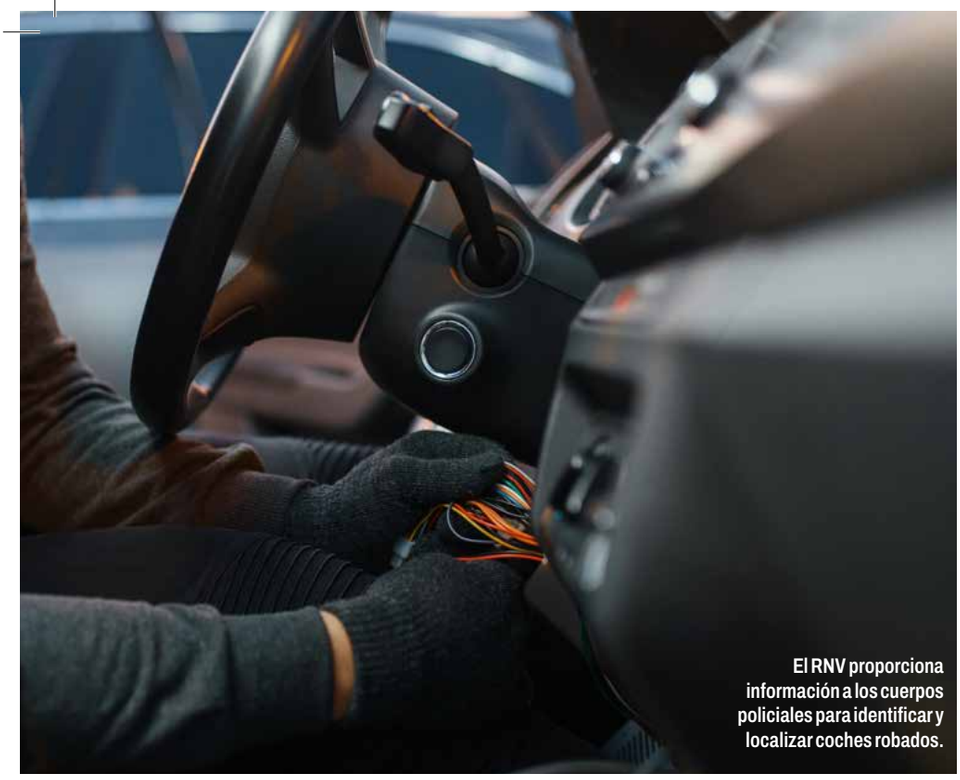
Pero su alcance va mucho más allá. Los ayuntamientos consultan esta información para tramitar el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica y gestionar multas de tráfico. Las comunidades autónomas y otros organismos públicos recurren igualmente al RNV para tareas relacionadas con la movilidad, la fiscalidad y el control administrativo.

ASÍ ES EL REGISTRO NACIONAL DE VEHÍCULOS (RNV)

Permite el control y gestión del parque móvil. Puede incluir hasta 80 datos distintos por vehículo. Estas son las principales funciones del RNV.



Fuente: Subdirección Adjunta de Vehículos de la DGT



El RNV proporciona información a los cuerpos policiales para identificar y localizar coches robados.

Y para las fuerzas y cuerpos de seguridad el RNV desempeña asimismo un papel destacado. Policías locales, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, los Mossos d'Esquadra y otros servicios policiales utilizan esta base de datos para identificar vehículos, investigar infracciones, intervenir en siniestros o detectar situaciones irregulares. Los tribunales y juzgados también acceden al Registro en procedimientos relacionados con embargos, precintos o investigaciones judiciales.

"Contar con un registro único y permanentemente actualizado permite que todas las Administraciones trabajen con información fiable y coordinada. Es una herramienta esencial para garantizar la seguridad jurídica y mejorar la gestión del tráfico", explica Coral Sevillano, subdirectora adjunta de Vehículos de la DGT.

EMPRESAS Y PROFESIONALES. Aunque el acceso a determinados datos está regulado y limitado, algunas empresas y profesionales autorizados utilizan igualmente el RNV. Las aseguradoras, por ejemplo, verifican información administrativa y técnica antes de formalizar pólizas. Las gestorías administrativas, por su parte, tramitan transferencias y cambios de titularidad apoyándose en los datos del RNV. También concesionarios, empresas de compraventa, de *renting* o *leasing* y talleres recurren a informes oficiales para comprobar la situación legal y administrativa de los vehículos con los que trabajan. En todos los casos, el acceso se realiza bajo procedimientos autorizados y con finalidades concretas, garantizando la protección de los datos y la seguridad.

EL INFORME DE UN VEHÍCULO ES MUY ÚTIL ANTES DE COMPRAR UN COCHE DE SEGUNDA MANO.

NUEVA MOVILIDAD. Con más de 38 millones de vehículos registrados en España, el RNV constituye una de las grandes infraestructuras invisibles de la movilidad. Su función va más allá del simple almacenamiento de datos, ya que permite ordenar y supervisar el parque automovilístico, facilita los trámites a la ciudadanía, mejora la coordinación entre administraciones y refuerza la seguridad vial.

En un contexto de creciente digitalización, nuevas formas de movilidad y transformación tecnológica del automóvil, disponer de una información centralizada, fiable y actualizada resulta cada vez más importante. Porque detrás de cada matrícula existe una historia administrativa que acompaña al vehículo durante toda su vida. Y ese gran archivo nacional, silencioso pero esencial, sigue siendo una de las piezas básicas sobre las que se apoya la gestión del tráfico en España. ◆

ENTREVISTA
CORAL SEVILLANO
Subdirectora adjunta de Vehículos de la DGT



"El RNV es un pilar fundamental en la seguridad vial"

¿Cómo contribuye el Registro Nacional de Vehículos (RNV) a la seguridad vial?
Permite identificar a aquellos que suponen un riesgo, evaluar los sistemas ADAS embarcados para mejorar la seguridad activa y pasiva del parque móvil y facilita la localización de vehículos afectados por llamadas a revisión de los fabricantes. En el marco europeo, el RNV comparte información transfronteriza para controlar vehículos matriculados en otros países que circulen ilegalmente.

¿De qué manera también contribuye a la lucha contra el fraude y el robo?
Facilita la recuperación de vehículos robados y la identificación de manipulaciones del cuentakilómetros y de las modificaciones técnicas no comunicadas.

La digitalización nos ha facilitado los trámites sobre vehículos, ¿todavía hay margen de mejora?
La transformación digital del RNV ha supuesto un avance para realizar anotaciones telemáticas de terceros (ITV, fabricantes, concesionarios, aseguradoras...), consultar informes del vehículo en línea, verificar el estado administrativo de un vehículo antes de adquirirlo o conocer su historial de ITV y kilometraje. No obstante, aún hay que mejorar la información disponible sobre mantenimiento, reparaciones y accidentes, así como integrar a compraventas y talleres.

¿Qué medidas se adoptan para proteger la privacidad de los datos del RNV?
Los datos de carácter personal contenidos por el RNV están protegidos por la Ley con medidas como la limitación de la publicidad registral, el control de accesos y el registro de auditoría de las consultas. Asimismo, la infraestructura que lo soporta se somete al Esquema Nacional de Seguridad (ENS) en su nivel alto.

EXAMINADORES DE TRÁFICO

El primer filtro de la seguridad vial

Su misión es comprobar que los candidatos a conductores están preparados para circular de forma segura. Pero asumir **la responsabilidad de decidir quién es apto para manejar un vehículo y quién no** conlleva mucho más esfuerzo, formación y riesgos de lo que el público cree.

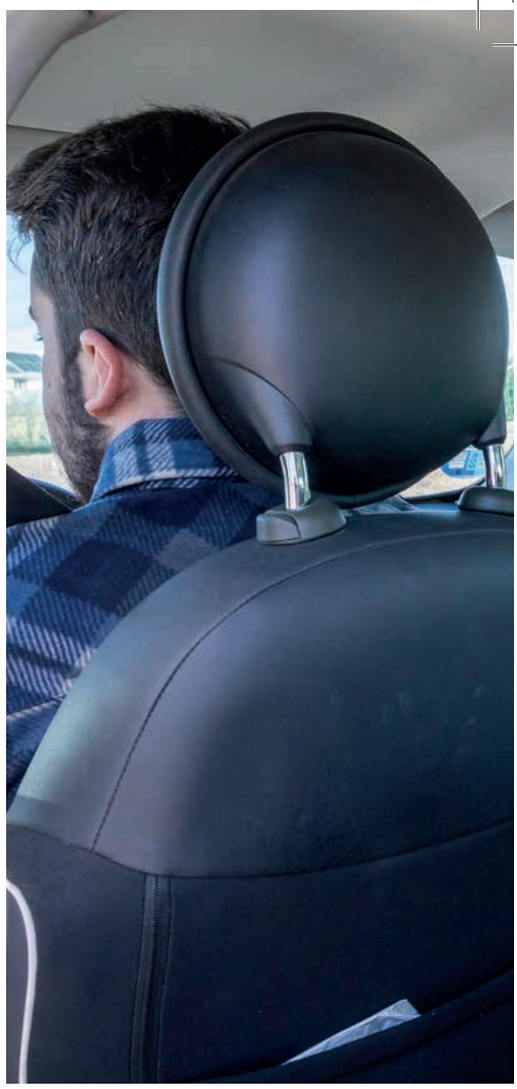
• Silvia **FERNÁNDEZ**
• Fotos: Alberto **ESPADA**

Para unos son un juez severo. Para otros un ángel de la guarda. Acabar pensando una cosa u otra del examinador de tráfico que nos evalúa el día que intentamos conseguir nuestro permiso de conducir depende en gran medida de su valoración final. Aunque, como en todo, siempre hay sorpresas. *"Yo he suspendido a alumnos que aun así han salido del examen diciendo que la próxima vez querían volver a examinarse conmigo. Quizá porque les había transmitido tranquilidad o porque, al explicarles sus fallos, los comprendieron y salieron convencidos de que la siguiente vez lo harían perfecto. En momentos así te das cuenta de que lo estás haciendo bien"*, asegura Miguel Ángel Sánchez Fernández, coordinador especialista de Formación de Conductores de la Subdirección Adjunta de Formación Vial de la Dirección General de Tráfico (DGT).

Sánchez sabe de lo que habla, ya que ha pasado décadas evaluando futuros conductores, una labor vocacional que define como "*emocionante*". Joaquín Jiménez Murillo, presidente de la Asociación de Examinadores de Tráfico (Asextra), comparte esa valoración de su actividad profesional, pero la complementa con otra característica: la responsabilidad. *"Como examinadores somos responsables de realizar una valoración rigurosa, minuciosa e imparcial para determinar si una persona está suficientemente preparada para conducir de manera segura, adecuada y autónoma por las vías públicas. Somos muy conscientes de la trascendencia que tiene nuestro trabajo y del compromiso que asumimos con la sociedad. Precisamente por esa responsabilidad, consideramos fundamental que nuestra actuación sea siempre objetiva e impecable, porque detrás de cada prueba hay una decisión que tiene una repercusión directa en la seguridad vial"*, resume.

> LA FIGURA DEL EXAMINADOR DE TRÁFICO ESTÁ REGULADA POR LA DIRECTIVA EUROPEA 2025/2205.

ACTIVIDAD REGULADA. Desafortunadamente, a pesar de la rigurosidad y el esfuerzo por mantener un alto nivel de calidad en su labor, sobre la figura del examinador circulan muchos mitos



Supervisar al supervisor

El estándar de calidad de esta profesión se mantiene de forma obligatoria. La normativa exige que los examinadores superen formaciones periódicas para actualizar sus conocimientos. Además, la DGT ha establecido mecanismos que garantizan la prestación de un servicio de calidad con el objetivo de dar cumplimiento a una evaluación imparcial. *"El objetivo es establecer las mejoras necesarias que garanticen una evaluación uniforme, detectar necesidades para ampliar y mejorar la formación de los examinadores y lograr un desarrollo profesional permanente. Esta actividad de seguimiento se realiza de forma anual y quinquenal. En la revisión anual se analizan datos, resultados y toda la información del servicio de exámenes a fin de identificar posibles acciones de mejora"*, asegura Montserrat Pérez López. Por su parte, la revisión quinquenal exige una supervisión presencial y práctica: se evalúa la actuación del examinador durante una prueba real de examen para comprobar su desempeño y si es necesario realizar alguna medida correctiva o de mejora.





y no todos son buenos. *"La idea que más prolifera y molesta es la de que engañamos, y/o que tenemos un cupo de aprobados, y/o que recibimos un complemento económico asociado al número de suspensos. Creo que la sociedad no es plenamente consciente del trabajo que hay detrás de nuestra labor, ni de la formación y supervisión permanente a la que estamos sujetos"*, asegura Jiménez Murillo.

Aquellos que creen más en los bulos que en la realidad se sorprenderían de los filtros y controles que debe superar una persona antes, durante y después de sentarse en un vehículo a evaluar la capacidad de otra para conducir. El primer argumento para rebatir la desinformación sería aclarar que la figura del examinador no deja espacio a la arbitrariedad, está completamente regulada. Concretamente aparece reflejada en la Directiva Europea 2025/2205, que se encuentra transpuesta en nuestro ordenamiento jurídico en el Anexo VIII del Reglamento General de Conductores. Esta norma detalla tanto los requisitos que debe cumplir quien quiera desempeñar esta función como la formación inicial que debe poseer y los aprendizajes periódicos que debe adquirir durante su carrera profesional para mantener la calidad de su trabajo.

"También explicita cómo deben ser esos recursos formativos y establece mecanismos para garantizar la calidad", explica Montserrat Pérez López, subdirectora general de Formación y Educación Vial de DGT.

ANTES Y AHORA. El camino para llegar a ser examinador comienza hincando los codos y, por supuesto, sabiendo conducir. *"Cuando yo decidí intentarlo, hace ya 40 años, la DGT se nutría única y exclusivamente de funcionarios del propio organismo. Actualmente, el sistema de acceso ha cambiado radicalmente. Para ser examinador hay* ▶▶

El primer filtro de la seguridad vial





No todas las labores del examinador transcurren en la carretera. También son los responsables de las pruebas de destreza en pista.

que superar la oposición al Cuerpo General Administrativo de la Administración del Estado, en la especialidad de Tráfico, bien por acceso libre o por promoción interna, y es cierto que, en la actualidad, una gran parte de los aspirantes procede del sector de las autoescuelas y de la formación vial", asegura Joaquín Jiménez Murillo.

Pero con aprobar esa oposición no basta, los dos exámenes que la componen (uno teórico que recoge multitud de aspectos normativos y prácticos y otro de circulación en vías abiertas) son tan sólo el primer filtro. El segundo lo constituye un curso selectivo que tiene lugar en el Centro de Formación de la DGT en Móstoles (Madrid) al que sólo acceden aquellos que quedan mejor clasificados en la oposición. Para lograr el objetivo de convertirse en examinador debe completarse con éxito este programa en el que tanto la formación como la evaluación y la calificación de las pruebas corren a cargo de la propia Dirección General de Tráfico.

FORMACIÓN INTENSIVA. Durante seis semanas se busca que los aspirantes a examinadores adquieran conocimientos sobre materias tan dispares como la resolución de conflictos y la psicología del conductor, las características técnicas y físicas de todo tipo de vehículos o las claves prácticas para, por ejemplo, conducir por un puerto de montaña o hacer desplazamientos laterales de forma correcta. En resumen, la teoría y la práctica se fusionan para conseguir que los futuros examinadores se conviertan en unos conductores de 10. *"La conducción de un examinador tiene que ser excelente, ajustada al Reglamento al 100 %. El nivel de exigencia es alto"*, confirma Miguel Ángel Sánchez.

Pero el verdadero "hueso" del curso no se esconde en la carretera, sino en aprender a aplicar correctamente el manual de criterios de calificación de circulación y el de criterios de pista para pruebas en circuito cerrado. Son más de 200 ítems diferentes, cada uno identificado con un código concreto, que los aspirantes deben memorizar... y que tendrán que seguir memorizando a lo largo de toda su vida laboral porque se introducen novedades a medida que cambia la normativa de tráfico.

> LOS EXAMINADORES DE TRÁFICO PUEDEN PASAR UN MÁXIMO DE 360 MINUTOS DIARIOS MONTADOS EN UN VEHÍCULO.

"Los aspirantes ensayan los criterios con prácticas en carretera que hacemos no sólo para que identifiquen las faltas, sino también para que aprendan a anticiparse, a no perder información de todo lo que sucede. Al final, si aprueban, su labor va a consistir en observar y evaluar el conjunto de actuaciones de un alumno: si es capaz no sólo de respetar las reglas, sino también de asimilar lo que está sucediendo y solucionar los problemas sin correr riesgos. Porque aunque un alumno de autoescuela haya suspendido en

Formación periódica

Según consta en el Anexo VIII del Reglamento General de Conductores: *"Los examinadores deben realizar una formación periódica mínima, a intervalos regulares de cuatro días en total en cada período de dos años, para mantener y actualizar los conocimientos y capacidades necesarios para la realización de las pruebas, desarrollar nuevas capacidades que se hayan convertido en esenciales para el ejercicio de su actividad, garantizar una calificación de las pruebas conforme a criterios justos y uniformes y mantener las capacidades prácticas de conducción necesarias"*. Esta formación se puede impartir mediante sesiones informativas, aulas de formación, enseñanza convencional o soporte informático. Asimismo, puede dirigirse tanto a individuos como a grupos y ser sustituida por la que periódicamente ha de realizarse con carácter previo a una nueva acreditación de nivel. *"Además, en el caso de que un examinador haya estado dos años sin examinar (por ejemplo, debido a una baja), debe someterse a una reevaluación para formarse de nuevo y garantizar que tiene los conocimientos necesarios y actualizados para desempeñar su labor"*, concluye la subdirectora de Formación de la DGT.





Para poder examinar de un tipo de permiso concreto, el personal de DGT necesita tenerlo.

los primeros cinco minutos de su prueba, el procedimiento de examen se completa hasta la media hora, se sigue adelante porque ese examen también forma parte de su formación", explica Miguel Ángel Sánchez.

Así las cosas, algo iguala a los aspirantes a sacarse el permiso de conducir y los que desean convertirse en sus evaluadores: algunos se quedan en el camino. *"No todos los que aprueban la oposición logran superar este curso. En esta formación se trata de todo, pero lo más importante es aprender los criterios de calificación y también cómo tratar de forma correcta al alumno que se quiere examinar. Nuestro objetivo es garantizar que los nuevos examinadores entienden bien esos criterios y que saben aplicarlos. Y también que ofrecen un servicio de calidad. Que tratan al aspirante de la forma correcta, que le dan las instrucciones de forma precisa y clara"*, resume Montserrat Pérez.

LA HORA DE LA VERDAD. Aquellos que sí logran convertirse en examinadores tienen por delante un futuro laboral en el que es imposible aburrirse porque no existen dos días iguales. *"La mayor parte de nuestra actividad se concentra tanto en las pruebas de destreza como en la evaluación de las de aptitud de circulación en vías abiertas al tráfico general, que representan el mayor volumen de exámenes que se realizan. En ellas examinamos todo tipo de vehículos. Siempre hablamos de un máximo de 12 circulaciones con sus equivalencias"*, explica Joaquín Jiménez Murillo.

Estos profesionales pueden pasar un máximo de 360 minutos diarios metidos en un coche. Una actividad que exige concentración y no está exenta de algunos riesgos. Porque el tráfico implica, en sí mismo, un cierto nivel de peligro y, aunque se trabaje siguiendo todas las medidas y procedimientos establecidos, siempre pueden producirse, desafortunadamente, accidentes.

Desde un punto de vista más humano también puede resultar difícil comunicar un resultado negativo a un aspirante que en el calor del momento "olvida" que la persona que lo examinó no es la culpable de su situación y que, si no está de acuerdo con su evaluación, tiene a su alcance formas de reclamar.

"Nuestra función no es poner obstáculos, sino valorar si una persona está suficientemente preparada; garantizar que quienes obtienen el permiso tienen las capacidades y los conocimientos necesarios para ser conductores seguros", resume Joaquín Jiménez Murillo. Para conseguir este objetivo, estos profesionales se actualizan continuamente y aplican las últimas modificaciones de los reglamentos y de la normativa de tráfico a su labor. Todo ello encaminado a que la valoración que reciban los aspirantes a conductores sea siempre rigurosa.

La labor de un buen examinador de tráfico consiste no sólo en ayudar a los futuros conductores a reconocer sus errores y a formarse mejor, también nos sirve de recordatorio de que conducir un vehículo sin cumplir unas mínimas capacidades, aptitudes y actitudes supone un peligro para todos los usuarios de la vía. Su trabajo diario evita que el riesgo llegue a la carretera. ◆

ESTE MEDIO DE TRANSPORTE, PRESENTE YA EN MUCHOS MUNICIPIOS, PLANTEA NUEVOS RETOS DE SEGURIDAD VIAL

Tranvías: el pasado regresa en forma de modernidad



Después de varias décadas desaparecido, poco a poco el tranvía vuelve a formar parte del entorno urbano. Ciudades como Valencia, Zaragoza o Murcia pueden presumir hoy en día de redes consolidadas que dan servicio a diario a miles de personas. Se trata de **un medio de transporte seguro, sostenible, accesible y fiable** que, sin duda, aporta mucho a la movilidad urbana.

• Isabel **CISNEROS**
• Infografía: **ASAP** Global Solution

Para muchos el tranvía es sinónimo de modernidad, pero la verdad es que su historia en nuestro país viene de lejos. Sus inicios se remontan a la segunda mitad del siglo XIX, y fueron Jerez de la Frontera y Madrid las primeras ciudades en contar con líneas de tranvía que, al principio, eran de tracción animal. No tardaron en implantarse en otros centros urbanos; primero, los tranvías a vapor y, más tarde, en 1896, Bilbao se convirtió en la primera ciudad en contar con una línea electrificada.

La llegada de los coches y los autobuses provocó el declive de los tranvías, que desaparecieron prácticamente de nuestras calles en los años 60 y 70. Sin embargo, la nueva movilidad los ha traído de vuelta gracias, entre otras cosas, al diseño de los nuevos barrios, con grandes avenidas que dejan espacio para la construcción de plataformas para su circulación.

Valencia fue la primera en reintroducirlo, hace 30 años, y cada vez más ciudades deciden contar con este medio de transporte limpio, accesible y fiable. Pero ni las ciudades son ahora como las de entonces ni la movilidad es igual. En la actualidad el tranvía debe convivir no sólo con los peatones sino también con todo tipo de vehículos, incluidas las bicicletas y los vehículos de movilidad personal (VMP). Las calles de las ciudades tienen que distribuir el espacio entre las diferentes formas de movilidad, en ocasiones con carriles específicos para cada tipo de medio, por lo que hay que prestar mucha atención al circular por ellas.

EL PROYECTO CONVITRAN. Justamente para eso, mejorar la seguridad en los entornos en los que circulan tranvías, surgió conviTRAN, un proyecto impulsado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) y financiado por Ofesauto (Oficina Española de Aseguradores de Automóviles). Con él se buscaba fomentar actitudes y comportamientos seguros entre todos los actores que comparten espacio en las calles, así como informar y sensibilizar sobre buenas prácticas e iniciativas de seguridad vial. En los casi diez meses de trabajo que duró el proyecto, conviTRAN puso en contacto a distintas operadoras de tranvías en España que compartieron sus experiencias y las estrategias implementadas para reducir los siniestros y lograr una coexistencia segura en los entornos con tranvías. Las conclusiones obtenidas se plasmaron en materiales informativos,



MADRID


SEVILLA


BARCELONA


BILBAO


MURCIA

como folletos y vídeos: *"La gente tiene que conocer y estar atento a las señales, saber cómo funcionan y conseguir una buena convivencia entre todos los medios de transporte. El objetivo es alcanzar los máximos niveles de seguridad y llegar a los cero siniestros en los entornos urbanos y metropolitanos por los que circulan tranvías*", explican José Manuel Liberal y Laura Lorenzo, investigadores de conviTRAN y miembros del Área de Gestión del Conocimiento de la FFE.

Saber cómo comportarse en entornos con tranvías es fundamental para lograr esa meta, así como conocer la señalización, que ha ido evolucionando con el paso del tiempo. A los semáforos y señales verticales que había en un inicio se han ido sumando otros instrumentos para advertir de la proximidad de un tranvía destinados, sobre todo, a peatones. Señales en el pavimento, líneas luminosas y avisos acústicos tratan de llamar la atención de aquellos usuarios que tienen la mirada hacia el suelo y pueden ir distraídos con el teléfono móvil. También existen otros elementos, como nos detalla Severiano Arias, gerente de Tranvías de Murcia: *"Aquí hemos instalado cerramientos y vallas de encauzamiento peatonal en tramos urbanos o de gran afluencia escolar y comercial, los cuales dirigen físicamente a los transeúntes a cruzar únicamente por los puntos debidamente protegidos y señalizados. Además, la plataforma del tranvía cuenta con una delimitación clara mediante el uso de césped artificial, bordillos diferenciados y pavimento de color o textura contrastada respecto a la calzada y la acera*".

LA GRAN APUESTA PARA MEJORAR LA SEGURIDAD EN ENTORNOS TRANVIARIOS ES LA FORMACIÓN.

FORMACIÓN. Una de las grandes apuestas para mejorar la seguridad vial es la formación. En ello coinciden la mayoría de las entidades tranviarias. En Zaragoza, por ejemplo, desde incluso antes de que el tranvía entrara en funcionamiento, desarrollan programas dirigidos a los más pequeños, sobre todo a partir de los últimos cursos de educación primaria, que es cuando los menores empiezan a ir solos al colegio.

"Nosotros iniciamos una campaña divulgativa centrada en los colegios, porque hasta ese momento Zaragoza no disponía de ningún medio de alta capacidad como el tranvía. Era un cambio notorio en lo que es la seguridad vial y entendimos que se tenía que hacer algo al respecto. Este año se ha celebrado la decimoquinta edición de las jornadas escolares de seguridad, que consisten en realizar formaciones en colegios de primaria y de secundaria, públicos y privados, donde se les explica a los estudiantes cuestiones básicas de seguridad vial, tanto como peatones como usuarios del tranvía", cuenta Marcos Español, director de Comunicación de Los Tranvías de Zaragoza.

En Metro Ligero Oeste de Madrid (MLO), además de recibir visitas a sus instalaciones de niños, adultos y asociaciones, realizan campañas centradas en ▶▶



ZARAGOZA

Tranvías: el pasado regresa en forma de modernidad

públicos específicos. Por ejemplo, para los jóvenes diseñaron 'Desconecta, mira y cruza', enfocada en concienciar sobre el peligro del uso de teléfonos móviles y auriculares al cruzar las vías o en zonas cercanas al tranvía. Para los más mayores, han desarrollado campañas que cuentan con jornadas orientadas a la prevención en los propios centros de mayores y en la sede de MLO, como 'Prepárate, sujétate y valida'.

"Tras algunos análisis, nos dimos cuenta de que muchos accidentes ocurrían en los primeros segundos, antes de sentarse, porque las personas iban a validar justamente cuando el vehículo estaba arrancando, cuando hay un pequeño tirón. Entonces, lo que les decimos es que se olviden de validar. Primero hay que sentarse, y si no se puede validar no se valida. Si se valida, tiene que hacerse una vez que el vehículo se ha puesto en marcha", explica Juan Ignacio Romero, director de Operación y director general adjunto de Metro Ligero Oeste.

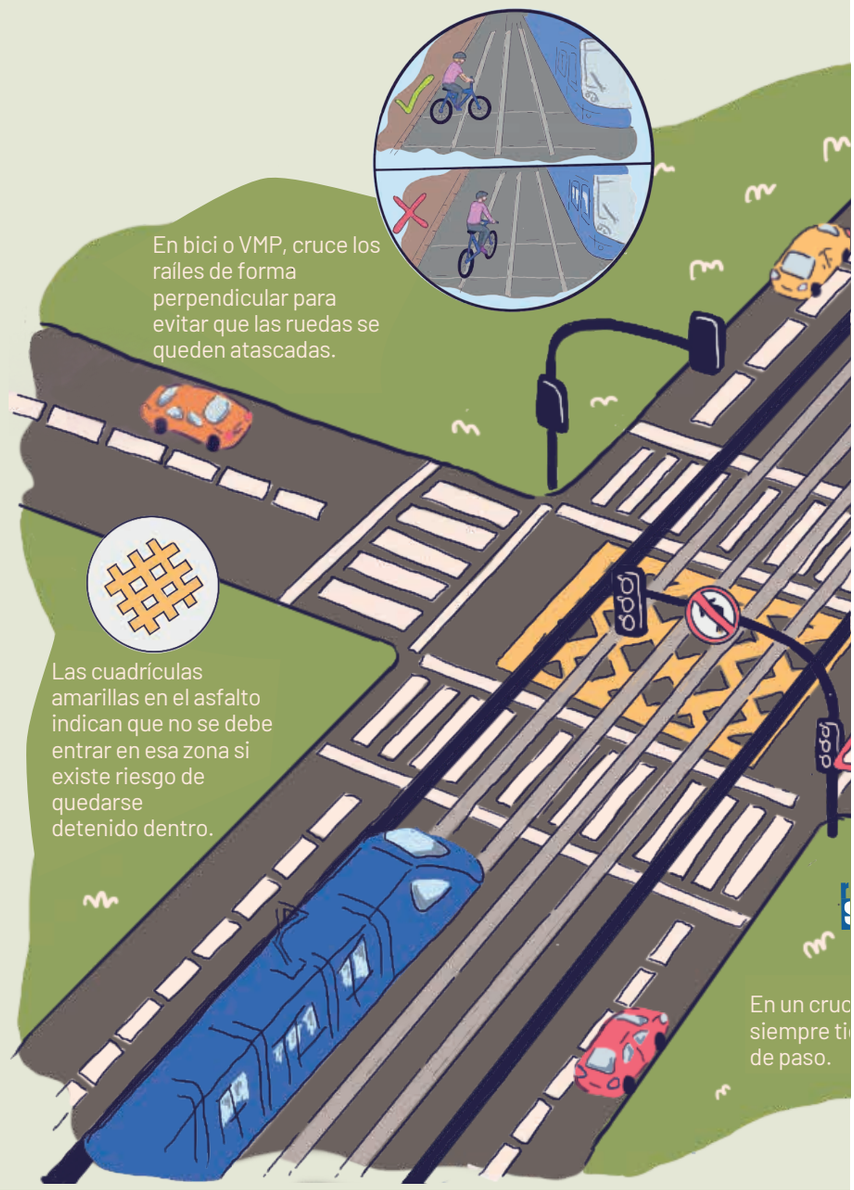
SEGURIDAD. Una de las grandes ventajas del tranvía es que se trata de uno de los medios de transporte urbano más seguro que existe y los siniestros en los que se ve implicado son muy escasos.

En cinco años, de 2020 a 2024 (ver cuadro adjunto), se registraron algo menos de 160 incidentes en todo el país. El desconocimiento de cómo comportarse en las áreas por las que circulan y las distracciones suelen estar detrás de gran parte de los siniestros. *"La enorme mayoría de accidentes que se producen con tranvía son con vehículos que hacen cruces indebidos, generalmente a la izquierda, es decir, que van paralelos a la vía del tranvía y giran a la izquierda, atravesando las vías. Más del 80 % de los accidentes que tenemos suelen ser así. Cualquier operador de tranvía de cualquier sitio del mundo te va a decir exactamente lo mismo, porque es el principal problema"*, explica Marcos Español.

A pesar de los índices tan bajos de siniestralidad se trabaja a diario para reducir aún más las cifras. Para MLO, la mejor forma para ello es la combinación de una estructura segura, una operación ferroviaria rigurosa y una ciudadanía concienciada: *"La seguridad no consiste únicamente en reaccionar ante los incidentes o accidentes, sino en anticiparnos a ellos y, a pesar de tener unos datos de siniestralidad muy bajos, no relajarnos y pensar continuamente en cómo mejorar con los distintos actores que intervenimos"*.

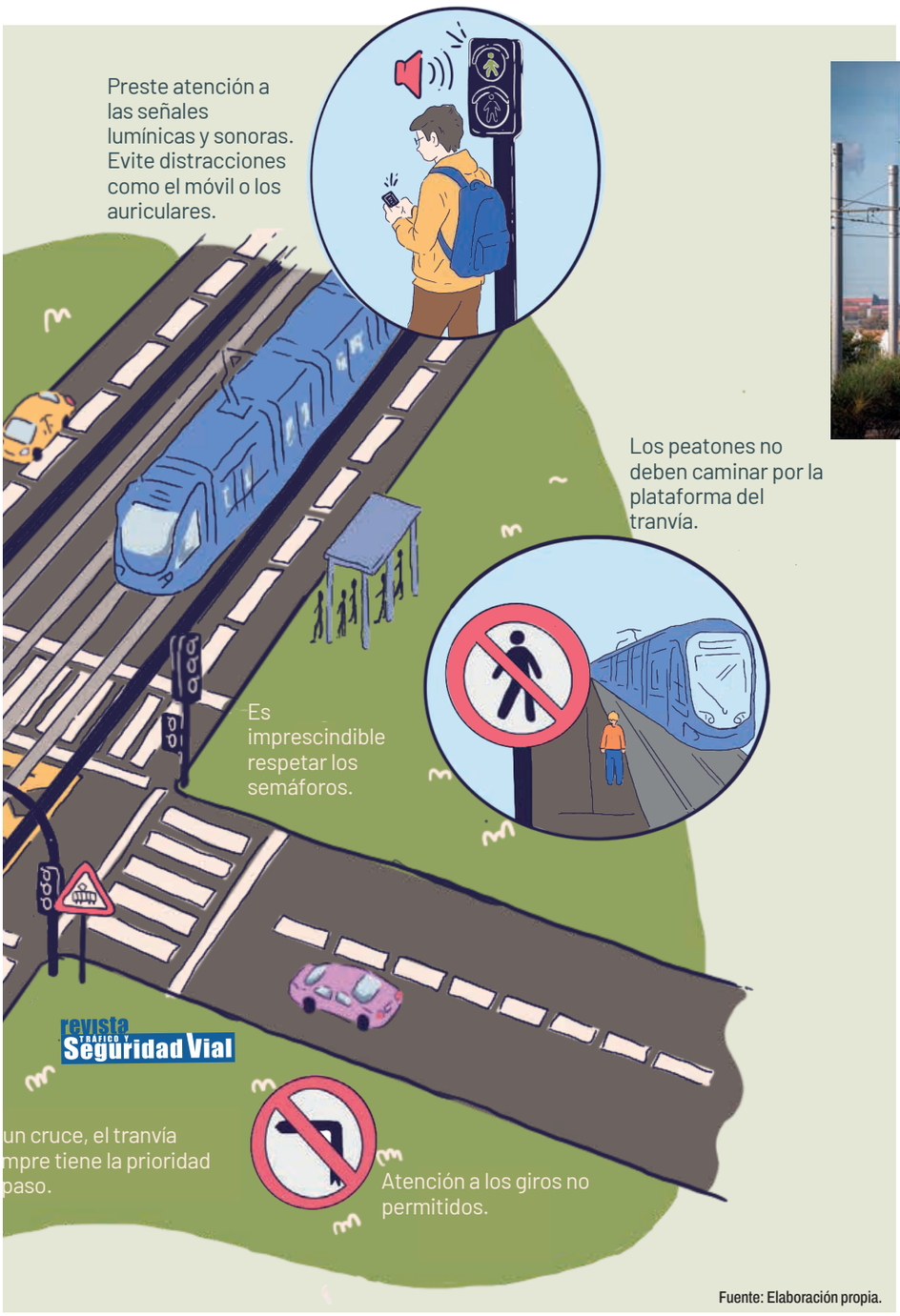
CÓMO CIRCULAR **EN ENTORNOS CON TRANVÍAS**

Es fundamental conocer y respetar la señalización, además de evitar las distracciones en las vías urbanas.



Siniestralidad con implicación d

AÑO	SINIESTROS CON VÍCTIMAS	FALLECIDOS
2020	19	0
2021	26	0
2022	33	1
2023	30	0
2024	37	2



Fuente: Elaboración propia.


MADRID

1 de tranvías incluyendo peatones

HERIDOS HOSPITALIZADOS	HERIDOS NO HOSPITALIZADOS
1	19
4	28
8	30
4	37
8	45

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT).

NUEVA MOVILIDAD. Los tranvías tienen mucho que aportar a los entornos urbanos. Es un transporte 100 % eléctrico y, por lo tanto, contribuye a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y a la contaminación acústica. Es accesible, ya que al ser de piso bajo continuo facilita el acceso a personas con movilidad reducida, carritos de bebé o personas mayores. Además, su capacidad de transporte de pasajeros es mucho mayor que la de un autobús y la fiabilidad en sus horarios al circular por plataformas reservadas hacen que sea, en general, uno de los medios de transporte mejor valorados por los usuarios.

Zaragoza es un ejemplo de cómo el tranvía puede transformar la movilidad de una ciudad. Su Línea 1 empezó a funcionar en 2013 y cuando se diseñó el recorrido se tuvieron en cuenta los puntos estratégicos del núcleo urbano. Eso ha convertido al tranvía en la columna vertebral del transporte público como cuenta Marcos Español: *"La línea 1 del tranvía de Zaragoza, en días laborables, transporta más de 100.000 pasajeros. Teniendo en cuenta que sólo es una línea de 12,8 kilómetros en una ciudad de 700.000 habitantes, es mucho. De hecho, el tranvía de Zaragoza supone prácticamente un tercio del transporte público de la ciudad sólo con una línea, el resto son autobuses. Es, con mucha diferencia, la línea con más usuarios de España"*. Un estudio de la Universidad de Zaragoza concluyó que, tras su implantación, el tráfico en el centro de la ciudad se redujo un 30 %. Encontramos casos similares en muchas ciudades españolas, donde el tranvía se ha convertido en un eje vertebrador.

IMPLANTACIÓN. Con tantas ventajas surge la pregunta: ¿por qué no hay más tranvías? La respuesta es que el establecimiento de una línea de tranvía en un núcleo urbano requiere de unas características que muchas veces resultan complicadas. Como nos explican desde la Fundación de Ferrocarriles Españoles, *"hay barreras complejas que limitan su expansión, como un elevado coste de inversión inicial derivado, entre otros, de la construcción de la plataforma, la catenaria y demás infraestructura"*. A esto se le suma el diseño de las ciudades, en muchos casos con calles estrechas y sinuosas, y la rigidez de la infraestructura y las obras tranviarias, que suelen demorarse durante mucho tiempo y provocan cortes de calles prolongados y pérdidas económicas para los comercios locales. Sin embargo, gracias al trazado de los nuevos desarrollos y su seguridad, sostenibilidad y fiabilidad, el tranvía supone una apuesta segura a largo plazo. ◆



ASÍ SON LAS SANCIONES A LOS CONDUCTORES EN EUROPA

Mismas infracciones, distintas multas

En Europa, infracciones similares pueden tener **respuestas distintas dependiendo del país** donde se cometan: una sanción económica, pérdida de puntos, retirada del permiso de conducir o incluso multa de un juez en base a los ingresos del infractor.

• Carlos **NICOLÁS FRAILE**
• Infografía: **ASAP** Global Solution

Conducir por Europa supone enfrentarse a obligaciones generales bastante similares entre países: no beber alcohol ni usar el móvil al volante, circular a velocidades adecuadas y usar sistemas de retención para la seguridad del conductor y de sus acompañantes. Aunque también hay diferencias importantes cuando llega el momento de pagar una multa.

Por ejemplo, actualmente, no existe en la Unión Europea una forma común de sancionar en materia de tráfico y cada país establece sus límites, procedimientos y consecuencias. Existe, eso sí, un marco europeo para facilitar el intercambio de información y perseguir determinadas infracciones graves cometidas por vehículos matriculados en otros estados de la UE (apoyo pág. 35).

La mayoría de los sistemas sancionadores en Europa -también en España- tienen un procedimiento similar: tramitan por vía administrativa y con multas económicas las infracciones leves por velocidad, móvil o cinturón, pérdida de puntos o ambas a la vez; y por vía penal las conductas más graves relacionadas con alcohol, drogas o la negativa a someterse a las pruebas, que pueden ser castigadas incluso con prisión.

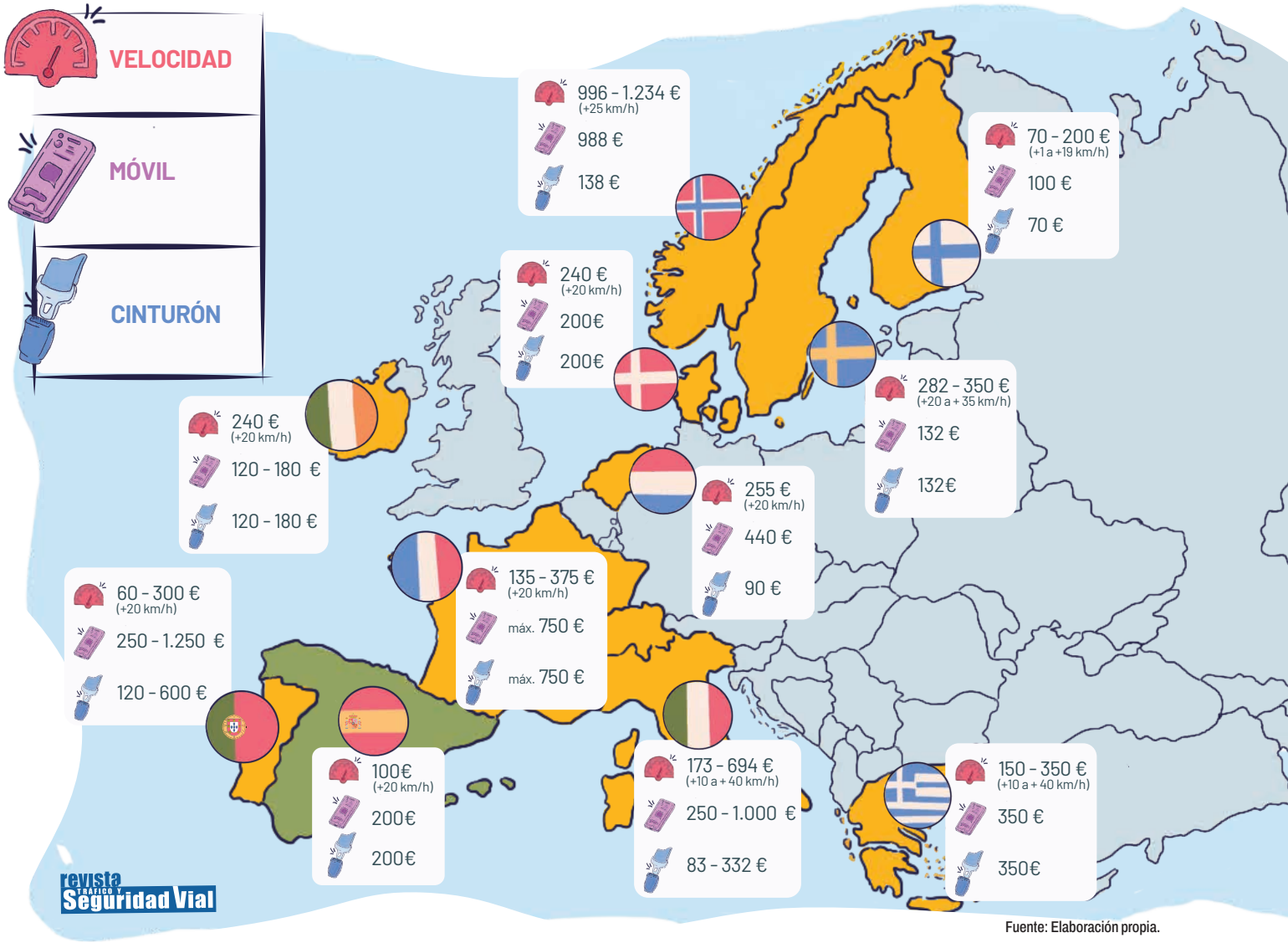
Pero, a su vez, cada sistema sancionador nacional tiene su propia organización y sus particularidades. Las diferencias europeas no están sólo en el importe que aparece en una multa. También están en cómo se tramita la infracción, cuándo se pierden puntos, cuándo puede retirarse el permiso de conducir y en qué momento una conducta pasa de infracción administrativa a delito. Infracciones por velocidad, móvil, cinturón y alcohol son conductas reconocibles en toda Europa, pero cada país dentro y fuera de la UE sigue sus propias reglas. Estas son algunas de las diferencias más llamativas.

VELOCIDAD: TARIFAS FIJAS E INGRESOS

El exceso de velocidad es una de las infracciones más extendidas y tam-

LAS MULTAS EN EUROPA

La cuantía de las sanciones de tráfico varían en cada país. España no está entre los países con las sanciones más elevadas. Por ejemplo, en Portugal no llevar el cinturón se podría penalizar hasta con 600 € y el uso del móvil hasta con 1.250 €.



Fuente: Elaboración propia.

bién una de las que presenta más variedad en su tratamiento por parte de las autoridades nacionales del tráfico. En países como **España**, **Francia**, **Bélgica**, **Portugal** o **Italia** predominan las multas, con importes que aumentan en proporción al exceso de velocidad y, en determinados supuestos, llevan asociada la pérdida de puntos o retirada del permiso.

Bélgica, por ejemplo, aplica desde julio una tarifa inicial de 58 € para los primeros 10 km/h de exceso y añade cantidades diferentes según la vía y la velocidad superada. Cuando el exceso rebasa determinados límites -más de 30 km/h en determinadas zonas urbanas o más de 40 km/h fuera de ellas-, el asunto puede llegar los tribunales.

En otros países, la velocidad tiene también una dimensión económica. En **Finlandia**, la ley considera infracción grave rebasar el límite de velocidad en más de 20 km/h y utiliza las llamadas "multas por días", proporcionales a la capacidad económica del infractor. De hecho, en marzo pasado, un adinerado empresario finés fue multado con 120.000 € por un exceso de velocidad de 29 km/h. **Suiza** también emplea este sistema de multas proporcionales a los ingresos en determinados procedimientos penales; mientras que en el **Reino Unido** los excesos especialmente graves pueden llegar a los tribunales, donde la multa se calcula teniendo en cuenta los ingresos.

UE: sanciones más allá de las fronteras

En el año 2015 entró en vigor la normativa actual para la persecución transfronteriza de infracciones de tráfico en la UE, con el objetivo de facilitar el intercambio de información entre países para identificar a los responsables de determinadas infracciones viales. Desde entonces, la UE ha ido estrechando el cerco sobre estos infractores internacionales, ampliando esta normativa para incluir nuevas infracciones de tráfico y reforzar la cooperación entre los Estados miembros. Básicamente, esta norma establece que cuando un vehículo extranjero es detectado en una infracción grave, las autoridades pueden consultar sus datos para identificar al titular y localizar al conductor responsable. La multa se tramita según la ley del país donde se cometió la infracción y puede notificarse en el domicilio del infractor. Y si la sanción es firme, las autoridades pueden colaborar para hacerla efectiva también fuera del país donde se ha cometido.

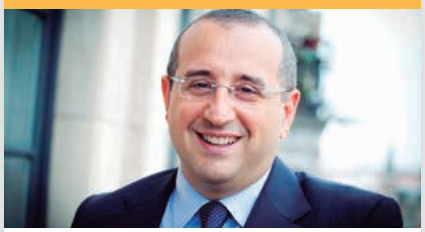
MÓVIL: MISMA DISTRACCIÓN, DISTINTAS CONSECUENCIAS

El teléfono móvil protagoniza otro de los incumplimientos habituales en los países europeos. De hecho, la normativa comunitaria incluye su uso al volante entre las infracciones objeto de intercambio transfronterizo de información.

ENTREVISTA

ANTONIO AVENOSO

Director del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC)



"Las multas deben ser elevadas para resultar disuasorias"

Dadas las diferencias entre sanciones ante similares infracciones en Europa, ¿sería posible -y beneficioso- establecer criterios comunes?

La vigilancia del cumplimiento de las normas es fundamental. Sin esfuerzos para hacer cumplir la legislación, Europa no alcanzará su objetivo de reducir a la mitad las muertes y lesiones graves en carretera para 2030. Los distintos países aplican diferentes enfoques, pero es importante que las multas sean suficientemente elevadas como para resultar disuasorias. Los sistemas de "multas por días", en los que la cuantía de la sanción se establece en función del salario de la persona, son un buen ejemplo de un enfoque con un mayor grado de equidad.

¿Estas diferencias pueden generar una sensación de impunidad al infringir en el extranjero?

La aplicación transfronteriza ha contribuido a mejorar el cumplimiento de las normas por parte de los conductores no residentes. No obstante, en 2019 alrededor del 40 % de las infracciones transfronterizas quedaron impunes, bien porque no se identificó al infractor, bien porque no se hizo efectiva la sanción económica. Las nuevas normas abordan estos problemas y mejoran la cooperación entre los Estados miembros. Además del intercambio automatizado de información entre las autoridades nacionales, se están introduciendo procedimientos de asistencia mutua para identificar al infractor y hacer efectivas las multas.

¿Cómo podría ser más eficaz la aplicación transfronteriza de las sanciones para infracciones graves de tráfico?

El ETSC considera que en el futuro debería establecerse un sistema que permitiera aplicar los puntos del permiso de conducir también entre países.



Mismas infracciones, distintas multas

En **España**, la sanción por llevar en la mano un dispositivo mientras se conduce combina la multa económica y la pérdida de puntos. En **Francia**, **Bélgica** e **Irlanda** también optan por sanciones económicas, aunque con importes y procedimientos diferentes según la utilización del teléfono. Además, en estos países estas infracciones pueden llevar al infractor ante el juez si la distracción por el uso del móvil se considera una conducta peligrosa. Fuera de la UE, en el **Reino Unido,** por ejemplo, utilizar un móvil durante la conducción supone 235 € y seis puntos, pero la legislación británica señala expresamente que se puede imputar un delito en caso de muerte por conducción negligente.

CINTURÓN: NORMA COMÚN, SANCIONES DIFERENTES

El uso del cinturón de seguridad es un claro ejemplo de norma común con penalizaciones diversas, ya que cada estado aplica diferentes sanciones económicas y consecuencias particulares. **España** establece una multa de 200 € y la pérdida de cuatro puntos para el conductor que no lo utilice correctamente. Por su parte, **Francia** fija una multa de 135 € para estas infracciones y **Países Bajos** de 90 € -incluso en casos de uso incorrecto o de llevarlo mal abrochado-, mientras que otros países combinan la cuantía económica con sistemas de puntos o penalizaciones adicionales sobre el permiso.

Reino Unido presenta otra particularidad: la sanción ordinaria por no llevar cinturón es de 117 € y puede llegar a un máximo de 587 € si el caso pasa a los tribunales.

ALCOHOL: DISTINTOS LÍMITES DE ALCOHOLEMIA MÁXIMA

En las infracciones por alcohol y drogas, el tratamiento de las sanciones es aún más heterogéneo y las diferencias entre países son todavía más visibles, pues no todos parten del mismo límite de alcoholemia permitido al volante ni aplican las mismas consecuencias cuando se supera.

En **España**, el límite general es actualmente de 0,5 g/l en sangre para la mayoría de los conductores, con limitaciones inferiores para determinados colectivos como los conductores profesionales. En otros países, como **Estonia** o **Noruega**, se ha fijado el límite en 0,2 g/l. **Polonia**, por su parte, considera infracción la alcoholemia entre 0,2-0,5 g/l y delito a las superiores a 0,5 g/l.

Noruega ofrece otra particularidad: para determinadas alcoholemias la multa puede establecerse en relación a los ingresos del conductor. Entre 0,2 y 0,5 g/l la sanción es de aproximadamente 1,5 veces el salario mensual del infractor y las alcoholemias por encima de 0,5 g/l pueden tener consecuencias penales adicionales.

En **Bélgica**, el sistema penalizador se ha endurecido este año y establece la prohibición temporal de conducir -durante 12 horas- para quien supere el límite legal (0,5 g/l). ◆



CERCA DEL 30 % DE LOS CONDUCTORES ESPAÑOLES SIENTE MIEDO O ANSIEDAD AL VOLANTE

Las mil caras de la amaxofobia

Lo podemos llamar **fobia, miedo o ansiedad**. Se origina en el interior de cada persona por causas muy diversas, y, aunque cada vez son más quienes piden ayuda, sigue siendo un tema tabú para muchos.

• David **LOSA**
• Fotos: Christian **ESPÓSITO** (MadMoviex)

Cerca del 30 % de los conductores españoles experimenta algún tipo de miedo o ansiedad limitante durante la conducción, según los estudios publicados sobre la materia en nuestro país. El más reciente, 'El miedo a conducir: naturaleza, perfiles y tratamiento', publicado el pasado mes de mayo por la Fundación CEA y la Fundación Ibercaja, no busca encontrar una cifra total de casos, sino "*comprender mejor la estructura del problema*". Es decir, ampliar el conocimiento sobre el origen y la realidad de quienes tienen amaxofobia.

Los resultados del estudio demuestran que no estamos sólo ante una situación patológica simple, y hablan de una cuestión poliédrica donde convergen numerosas causas y efectos. *"La palabra amaxofobia no ayuda a entender su complejidad. Es un conjunto de manifestaciones de ansiedad en la conducción donde se mezclan elementos de fobia, pánico, ansiedad social, agorafobia o estrés postraumático"*, explica el psicólogo Ignacio Calvo, autor del informe.

En el estudio, Calvo expone que *"la amaxofobia no debe entenderse sólo como miedo a conducir, sino como una alteración compleja de la relación entre la persona, el vehículo, el entorno vial y su experiencia interna"*. Una alteración que provoca que el 49,1 % de las personas encuestadas (en un universo de más de 1.000 conductores con ansiedad al volante) haya apartado totalmente la conducción de su vida. Una difícil relación que va más allá de los afectados, ya que el 65,8 % señala el comportamiento de otros conductores como principal desencadenante de su miedo.

LA AGRESIVIDAD AJENA. Este último dato pone de manifiesto que la conducción agresiva, la intimidación, la presión o la falta de empatía al volante de unos tienen un impacto directo en la seguridad y el bienestar psicológico de otros. *"Aunque no es lo mismo conducir en Soria que en Madrid, cada vez hay más vehículos y más tráfico, y la percepción generalizada es que conducimos más estresados. Además, tendemos a legitimar la violencia en el coche. Cómo si no explicamos el hostigamiento de aquellos que no respetan sistemáticamente la distancia de seguridad..."*, lamenta Calvo.

Para romper esa dinámica *"de que la conducción conlleva conductas agresivas"*, Patricia Pérez Fernández, psicóloga de la Dirección General de Tráfico (DGT), opina que *"hay que seguir insistiendo en lo importante que es empatizar, respetar las normas y tener una buena capacidad de gestión emocional para que la convi-* ▶▶

Las mil caras de la amaxofobia



vencia en la vía sea más segura. La inseguridad, la percepción de amenaza en situación de tráfico, la evitación de la conducción o la preocupación por cometer errores en las personas con amaxofobia se podrían reducir".

MÁS QUE UN APRENDIZAJE. La falta de pericia es la segunda causa más mencionada por los encuestados en el informe de la Fundación CEA como origen de su miedo (51,3 %). Aquí entran en juego muchos factores, desde malas experiencias en el aprendizaje hasta inseguridad personal. *"Hay formadores que no sólo no tratan este tema de una manera especial, sino que pueden agravarlo con gestos inapropiados, gritos o tratando de la misma forma a todos los alumnos, cuando algunos necesitan más paciencia y un esfuerzo mayor de comprensión. Creo que habría que incorporar una formación específica a los profesores y que la sociedad tome más consciencia de este problema"*, opina Calvo.

Pero la idea que una persona tiene de su preparación no necesariamente debe estar relacionada con su proceso de aprendizaje. *"Pese a que el objetivo final de la formación es adquirir las habilidades y destrezas necesarias para conducir, es clave que a lo largo de este proceso los conductores cuenten también con un nivel adecuado de autoeficacia percibida, lo que implica que la persona tenga confianza en su capacidad para resolver diferentes situaciones de tráfico de manera segura"*, señala Patricia Pérez.

> LA FALTA DE PERICIA ES LA SEGUNDA CAUSA MÁS MENCIONADA COMO ORIGEN DEL MIEDO.

Parece lógico que una persona que acaba de obtener su permiso de conducción tenga dudas sobre su capacidad al volante en ciertas circunstancias, pero el caso de Rocío es aún más especial. *"Me saqué el permiso con 24 años en Madrid y al día siguiente me fui a vivir a Australia. Allí, cuando tuve que conducir por motivos personales, me enfrenté a ello, y en seguida me di cuenta de que estaba muy insegura, más teniendo en cuenta que allí circulan por la izquierda, empecé a cogerle miedo"*, explica Rocío, que, pese a todo, nunca dejó totalmente de conducir. *"Me gusta mucho ser autónoma, pero tenía ataques de ansiedad muy fuertes. Aun así, seguí conduciendo, me dieron un coche de empresa y por ciudad iba bien, pero si tenía que ir por zonas que no conocía o autopista, se me desencadenaban ataques de pánico"*, explica Rocío, que representa a ese 30 % de conductores con ansiedad que no abandonan la conducción, pero sí evita situaciones o lugares determinados, como las vías rápidas, los puentes o túneles, las carreteras con curvas, la lluvia o mal tiempo, la noche o el hecho de llevar a otras personas, especialmente a niños.

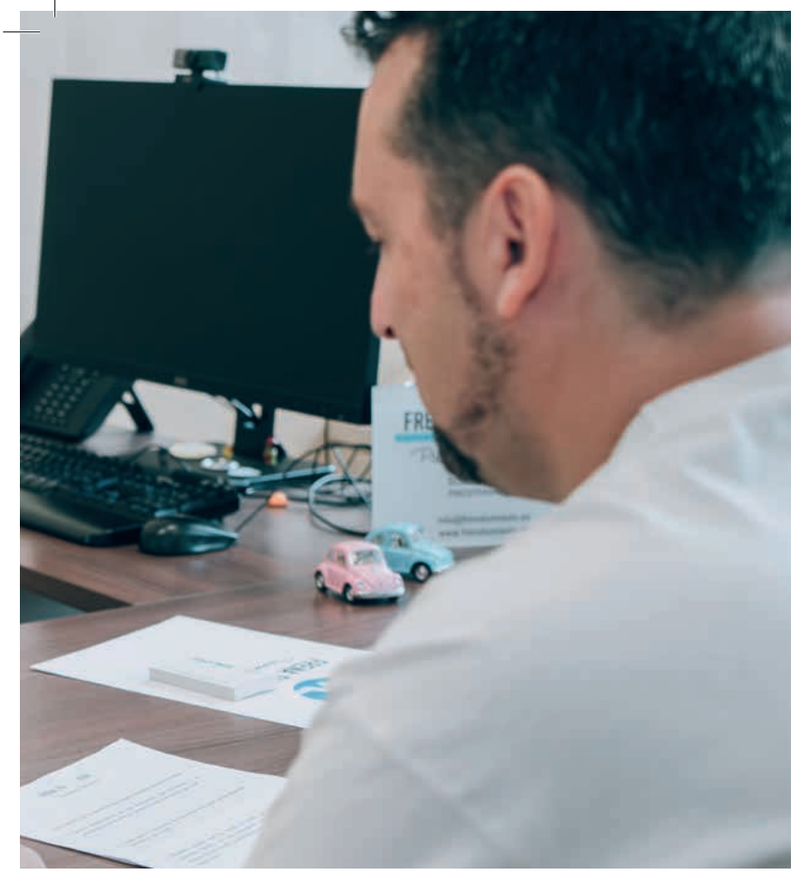
PEDIR AYUDA. Rocío también forma parte del 47,9 % de los conductores que busca ayuda profesional para intentar solucionar lo que considera una relación "poco sana" con la conducción. A través de un anuncio conoció a Sonia Rojas, psicóloga y directora desde hace 12 años de 'Frena tu miedo', centro especializado en la prevención y en el tratamiento de la fobia a conducir.

"Después de estudiar psicología y acabar un máster, empecé a trabajar en una autoescuela como secretaria, y ahí me di cuenta de que la ansiedad estaba muy



Miedo al volante y género

En el último informe de la Fundación CEA sobre amaxofobia, el porcentaje de mujeres sobre el total de afectados era del 60 %. Una tendencia que, en mayor o menor grado, parecen confirmar otros estudios. Sin embargo, para el autor del informe, Ignacio Calvo, hay que tener cautela con estos datos: *"Yo he dado cursos de conducción para personas con amaxofobia en los que había uno o dos hombres de 15 participantes. Pero luego en la soledad de mi consulta la cosa se iguala. Las mujeres tienen menos miedo a reconocer sus miedos"*.
Para Sonia Rojas sí hay una cuestión de género, *"que puede proceder de las dificultades de acceso que tuvieron las mujeres a la conducción, o al hecho de que se haya invisibilizado el papel de la mujer en la historia del automóvil y del tráfico, aparte de los prejuicios y estereotipos. Aún me asombro cuando, en 2026, tengo pacientes que van al concesionario y, por ser mujer, les recomiendan un coche pequeño, cuando lo que buscan es uno grande y potente"*.



En la imagen de apertura (pág. 37), la psicóloga Sonia Rojas trabaja la ansiedad antes de la conducción con Rocío, una de sus pacientes. A la izquierda, Rojas en consulta con Francisco, otro paciente.



presente. Mucha gente iba a dar clases de reciclaje para perfeccionar la técnica, pero ese no era su principal problema. Estaban poniendo un peso en el profesor para el que no estaba preparado. Comencé a investigar y, poco a poco, a especializarme en pacientes con amaxofobia", explica la psicóloga de 'Frena tu miedo'.

Rojas suele dividir su trabajo en dos fases: una primera de conocimiento y terapia en consulta y una segunda de exposición a la conducción, con acompañamiento terapéutico, en función de la persona o del tipo de ansiedad que padezca. Además, forma en la materia a profesores de una autoescuela. *"Según mi experiencia hay cuatro grandes perfiles. La amaxofobia primaria es la que sufren aquellas personas que se presentan 20 años después de haberse sacado el permiso sin haber cogido el coche, quizá por alguna experiencia durante la formación que hace que no se vean capacitados. La amaxofobia secundaria afecta a personas que han conducido sin problemas toda su vida, incluso conductores profesionales, y que a raíz de una situación laboral o personal empiezan a tener episodios fuertes de ansiedad. La amaxofobia situacional afecta a aquellos conductores que sólo transitan por itinerarios conocidos o evitan situaciones concretas. Y, por último, la amaxofobia derivada de un siniestro de tráfico, no necesariamente propio"*.

LA ANTICIPACIÓN TÓXICA. Francisco, también antiguo paciente de Sonia Rojas, formaría parte del segundo grupo: *"Después de años de conducir sin problemas, un día, volviendo del cumpleaños de un amiguito de mi hija, durante una tormenta muy fuerte, empecé a sentirme raro, me faltaba el aire, una sensación que nunca había tenido. Tuve que parar dos horas. A partir de ahí empecé a cogerle miedo, no a conducir, sino a los síntomas que podía experimentar, a que me diese un ataque en carretera"*.

En el caso de Francisco, el estrés laboral y los problemas de salud se expresaron al volante, porque, como explica Sonia Rojas, *"este tipo de amaxofobia no está relacionada con la pericia o inseguridad al volante, y se manifiesta de repente, con mareos o sensación de claustrofobia"*. Gracias a la terapia, Francisco pudo seguir conduciendo, aunque confiesa que no ha dejado de tener capítulos aislados de ansiedad, *"aunque he aprendido a gestionarlos, con técnicas de respiración y afrontando el síntoma, no bloqueándolo"*.

Esta amaxofobia 'anticipatoria' empieza como una experiencia aislada, a partir de la cual la persona teme que los síntomas vuelvan a repetirse. *"Su cuerpo manifiesta tensión, agitación en el corazón, dificultad respiratoria, visión borrosa, rigidez, muchas dificultades para poder ejercer la conducción de forma segura, al tiempo que su cabeza también tiende a anticipar catástrofes"*, afirma Calvo.

MAYOR CONCIENCIA. Un aspecto destacable del estudio de Fundación CEA es que relaciona los resultados actuales con los obtenidos en un informe similar realizado en 2018, dejando lecturas interesantes. Por ejemplo, el porcentaje de personas con amaxofobia que no conduce es mucho mayor ahora (pasando del 21,1 % al 49,1 %), pero también lo es el de personas que buscan ayuda profesional, hasta el 47,9 %. Sin embargo, de esas personas que pidieron algún tipo de ayuda, sólo el 17,6 % afirmó que "*le sirvió de mucho*". Como afirma el propio documento: *"La ansiedad en la conducción necesita abordajes más específicos. No basta con recomendar conducir más, recibir acompañamiento informal o tomar clases. Se necesitan intervenciones que integren exposición, trabajo cognitivo, regulación emocional, entrenamiento de autoeficacia y manejo de las sensaciones físicas"*.

En lo que respecta a la formación, la psicóloga de la DGT cree que *"es interesante que existan programas que fomenten las estrategias de regulación emocional junto con el ensayo y adquisición progresiva de las habilidades de conducción, aunque en los casos con un problema clínico estos recursos deberían combinarse con una intervención de sanitarios especializados"*.

EL 49,1 % DE LOS QUE ADMITEN ANSIEDAD EN LA CONDUCCIÓN NO REALIZA ESTA ACTIVIDAD.

Desde una perspectiva social, Rojas considera que ha habido un avance importante, pero insuficiente: *"Hace 10 años pocas personas sabían lo que era la amaxofobia, pero con ayuda de los medios se ha ido conociendo más. Y se empieza a entender que no está directamente relacionado, en la mayoría de los casos, con haber sufrido un siniestro. Sin embargo, todavía cuando digo que tengo un centro para personas con miedo a conducir, se quedan extrañados. Y mis pacientes me dicen que, cuando lo cuentan a amigos, no les entienden"*. ◆





LOS RESPONSABLES DE TRÁFICO Y EXPERTOS DE 22 PAÍSES INTERCAMBIAN BUENAS PRÁCTICAS, DATOS Y POLÍTICAS

Iberoamérica avanza unida por la seguridad vial

Con la mirada puesta en la próxima Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno que se celebrará en noviembre en Madrid, el pasado junio, entre el 24 y el 26, **la capital de España fue el escenario del encuentro de los responsables de tráfico de los países que integran el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial,** dentro de la XII Asamblea General del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

• Alicia **DELGADO**
• Fotos: **AMAPOLA CREATIVA**

Los datos son más que elocuentes: la siniestralidad vial en los 22 países que forman parte de la Conferencia Iberoamericana se cobra cada año más de 90.000 vidas. Esta cifra tiene una importante consecuencia económica: en 2023, en los países que forman parte del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI, las pérdidas provocadas por los siniestros de tráfico contabilizaron más de 163.000 millones de euros, lo que equivale al 3 % del PIB (Producto Interior Bruto) regional. Todo esto demuestra que la seguridad vial representa uno de los principales desafíos públicos para toda Iberoamérica, una región en la que, en las últimas décadas, ha avanzado notablemente la cooperación.

Con todos estos datos sobre la mesa, entre el 24 y el 25 de junio, Madrid acogió la XII Asamblea General del OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial), una cita en la que más de 100 expertos en seguridad vial de 22 países intercambiaron experiencias y buenas prácticas, además de plantear los principales retos de futuro. El encuentro se cerró el 26 con una jornada en la Casa de América en la que se presentó la llamada 'Declaración de Madrid', enfocada hacia la XXX Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno que se celebrará también en la capital española el próximo noviembre (ver recuadro, pág. 42).

AMPLIO RESPALDO. El evento, organizado por la Dirección General de Tráfico y los países miembros del Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI, contó con el apoyo del Ministerio de Asuntos Exteriores, de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) y también de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial (FICVI), que agrupa a 17 entidades nacionales de víctimas de tráfico.

Tal y como se señaló durante el encuentro, para la comunidad iberoamericana avanzar hacia un espacio común de seguridad vial significa reforzar los vínculos económicos y culturales, mejorar la comunicación pública al utilizar mensajes similares en toda la región y facilitar la circulación y el cumplimento de las normas cuando su ciudadanía viaje a otros países. Además, una mayor afinidad normativa contribuirá a reducir la complejidad regulatoria,



La importancia del Índice Iberoamericano de Movilidad Segura

Durante el encuentro de los países iberoamericanos, se presentó el documento 'Recuperando la esperanza. Nueva narrativa e Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS)', elaborado bajo el liderazgo de FICVI (Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial), la coordinación de la Fundación Mapfre y la colaboración del OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial). En él, la sociedad civil iberoamericana insta a gobiernos y gobernantes de la región a *"actuar con decisión y corresponsabilidad"* para reducir la siniestralidad vial.

La principal novedad es el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura (IIMS), un instrumento para evaluar datos y políticas que *"aspira a medir el nivel de desarrollo del sistema nacional de movilidad segura"*. Para ello, se han establecido 11 indicadores: tasas de mortalidad; atención integral a las víctimas; justicia vial; atención sanitaria de emergencias, cuidados críticos, operatorios y de rehabilitación; transporte público; formación de conductores; movilidad segura laboral; velocidad; vehículos seguros; infraestructuras, y, por último, fiscalización.

Se ha trabajado con los datos de los países vinculados al OISEVI (Andorra, Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica, Ecuador, El Salvador, España, Guatemala, Honduras, Panamá, Paraguay, República Dominicana y Uruguay), más los de cinco países invitados (Cuba, México, Nicaragua, Perú y Portugal).

El valor del IIMS no reside únicamente en generar una medición de cifras, sino que su principal objetivo es establecer un instrumento para el diálogo y para trasladar mensajes clave sobre las áreas prioritarias de trabajo. El fin último es prevenir muertes y lesiones graves derivadas del tráfico.

Para Alma Chávez, presidenta de FICVI, este indicador *"sólo es el inicio del camino"* porque *"su potencial de desarrollo es inmenso"* y porque se trata de *"una herramienta para la evaluación y mejora de las políticas públicas en seguridad vial"*.

facilitará el reconocimiento mutuo de licencias y autorizaciones, favorecerá el intercambio de buenas prácticas y permitirá desarrollar campañas de educación, concienciación y fiscalización más coherentes y eficaces en el conjunto de la región.

PASAR A LA ACCIÓN. Durante la presentación de las jornadas de trabajo, Marcelo Metediera, presidente del OISEVI, señaló que cuando hablamos de seguridad vial siempre solemos pensar en *"radares y multas"*. Por eso, aseguró, *"es necesaria una política pública de carácter social"* y, sobre todo y más importante, *"pasar a la acción"*. En este sentido, planteó la elaboración de una guía para que cada país pueda aplicarla a su realidad.

Por su parte, Pere Navarro, responsable de la DGT, subrayó la importancia de trabajar en pro de la seguridad vial: *"La defensa de la vida es el objetivo de toda civilización y eso es lo que estamos haciendo nosotros"*. En su opinión, hay que actuar sobre tres ejes: colocar a las víctimas en el centro de las políticas de seguridad vial (*"debemos transformar ese dolor en casa en compromiso y activismo social"*), promover la movilización de la sociedad civil y vigilar el cumplimiento de las leyes de tráfico (*"son claves los agentes policiales y la tecnología"*).

MARCO ESTRATÉGICO. Las sesiones de trabajo comenzaron con la presentación de los datos de siniestralidad vial del área iberoamericana: en 2024, la tasa regional de fallecidos por siniestros de tráfico se situó en el 13,96 % personas por cada 100.000 habitantes (más información en págs. 58-59, sección El Observatorio). A continuación, los más de 100 expertos que participaron en las ponencias analizaron las principales líneas estratégicas y las políticas de mayor impacto y el papel, funciones y competencias de los organismos responsables de la seguridad vial.

Durante la primera jornada, se examinaron las estrategias nacionales recogidas en el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y se abordó la eficacia de la aplicación de la ley en la reducción de la siniestra- ▶▶



Víctimas: recuperar la esperanza

El encuentro de Madrid del pasado junio contó con la importante participación de más de 20 representantes de asociaciones de víctimas de doce países, organizadas en torno a FICVI (Federación Iberoamericana de Víctimas contra la Violencia Vial). Su presidenta, Alma Chávez, valoró muy positivamente el trabajo desarrollado esos días en la capital española, asegurando que *"estamos ante una oportunidad única para poder avanzar"*, para lo que reclamó el compromiso de todas las personas, instituciones y gobiernos para trabajar por una movilidad segura. Chávez señaló que las víctimas de los siniestros viales se quedan con la frase 'Recuperando la esperanza', precisamente el título del documento que presentaba el nuevo IIMS. Sobre la participación de estas asociaciones en el encuentro, el ministro Grande-Marlaska afirmó que *"su presencia aporta legitimidad, humanidad y sentido a nuestro trabajo porque detrás de cada política pública, detrás de cada estrategia y detrás de cada indicador hay vidas humanas que debemos proteger"*.



Durante las jornadas de trabajo en Madrid, se guardó un minuto de silencio en recuerdo de las víctimas de la carretera.

Iberoamérica avanza unida por la seguridad vial

lidad en la carretera, la importancia de la implicación de la sociedad civil y las alianzas internacionales necesarias para avanzar hacia una movilidad más segura en toda la región.

Además, se aprobó el Marco Estratégico Iberoamericano de Movilidad Segura 2026-2030, que sitúa en el centro a las personas y que reconoce la necesidad de lograr unos sistemas de movilidad más seguros e inclusivos en toda la región. Su aplicación será gradual y adaptada a la realidad de cada país. Cuenta con cinco ejes principales: gobernanza, fortalecimiento institucional y cooperación regional; datos, conocimiento y cooperación técnica regional (incluido el Índice Iberoamericano de Movilidad Segura, el IIMS); sistema seguro, usuarios vulnerables y atención integral a las víctimas; cultura de movilidad segura y cumplimiento efectivo de la norma, y, por último, integración con salud pública, movilidad y sostenibilidad.

UN GRAN DESAFÍO. El segundo día tuvo lugar una reunión conjunta del

Hacia la armonización de normas y permisos de conducción

El 26 de junio tuvo lugar en la Casa de América el encuentro 'Hacia un Espacio Iberoamericano de Seguridad Vial', en el que se presentó la llamada 'Declaración de Madrid', un documento enfocado a la XXX Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno que se celebrará también en la capital española los días 4 y 5 de noviembre. En dicho documento, los responsables de las agencias de tráfico y seguridad vial de los países iberoamericanos reconocen que los siniestros viales *"representan una fuente de sufrimiento humano y generan costos sociales y económicos que resultan inaceptables para nuestra región"*. Asimismo, insisten en que *"las lesiones mortales y graves en el tránsito son evitables"*, por lo que abogan por *"un mayor compromiso político, una mayor coordinación de esfuerzos, un refuerzo del papel de la sociedad civil y una acción más decidida en todos los ámbitos"*, con el objetivo de reducir las cifras de siniestralidad en la carretera. Además de subrayar el reforzamiento de las agencias nacionales de tráfico y seguridad vial y el papel clave que tiene el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial/OISEVI, en la 'Declaración de Madrid' se acordó la armonización progresiva de las normas básicas con respecto a los principales factores



La 'Declaración de Madrid' insiste en que los siniestros de tráfico son evitables.

de riesgo (excesos de velocidad; no uso del cinturón de seguridad, casco o sistemas de retención infantil; conducción tras el consumo de alcohol, y uso de teléfonos móviles) y también de los permisos de conducir expedidos en los diferentes países y de los tipos de vehículos a los que cada categoría da derecho a conducir.

El presidente del OISEVI, Marcelo Metediera, explicó que la armonización de los permisos *"no es el final de nada porque ahí nos abre la puerta a otras situaciones"*.

Etienne Krug, director del Departamento de Determinantes Sociales de la Salud de la Organización Mundial de la Salud (OMS), señaló que las nuevas generaciones quieren alternativas al vehículo privado: *"El futuro no es sentarse en un coche en una parada en una ciudad y que nada se mueva. El futuro es transporte público, bicicleta y caminar"*.

Por su parte, Andrés Allamand, responsable de la Secretaría General Iberoamericana





(SEGIB), apuntó que en el ámbito de la seguridad vial *"hay un espacio para que la sociedad, las instituciones y los gobiernos actúen"*. Agregó que no se trata únicamente de una responsabilidad política, sino también de *"una responsabilidad ética porque estamos hablando de vidas y, por eso, cualquier esfuerzo debe llevarse adelante"*.

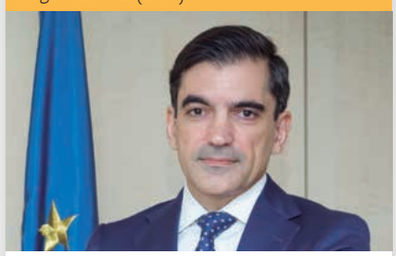
Por último, el ministro del Interior, Fernando Grande-Marlaska, definió la 'Declaración de Madrid' como *"un acuerdo sin precedentes en la historia de la cooperación regional en materia de seguridad vial de los países iberoamericanos, un acuerdo que reafirma la importancia de la cooperación para reducir la siniestralidad vial porque reafirma el valor de la vida como principio rector de nuestras políticas públicas, porque reconoce la seguridad vial como una condición indispensable para el desarrollo sostenible y porque expresa la voluntad de nuestros países de caminar juntos durante los próximos años"*.

OISEVI con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y la Organización Panamericana de la Salud (OPS). Ambas organizaciones han reconocido al OISEVI como una red regional de referencia, considerando su trabajo como una de las principales plataformas de cooperación. Las tres entidades señalaron que la seguridad vial representa un desafío regional de salud pública, desarrollo humano, cohesión social y gobernanza. Porque los efectos de los siniestros viales no se limitan al ámbito de la circulación, sino que afectan a la calidad de vida, equidad territorial, movilidad cotidiana, acceso a oportunidades y confianza en la capacidad de cada estado para prevenir daños evitables.

En este sentido, Pere Navarro, director de la DGT, señaló que *"el reguero de víctimas que hay por el tránsito en las carreteras en Latinoamérica, en toda la región"* nos obliga a actuar: *"En España, es verdad, que hemos tenido unos resultados razonables, por lo cual tenemos también una obligación ética y moral de trasladar nuestra experiencia y buenas prácticas, compartirlas porque todos queremos avanzar en un espacio iberoamericano de seguridad vial"*. ◆

OPINIÓN

ÁLVARO GÓMEZ
Director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT)



El principal objetivo es reducir la siniestralidad vial

Las cumbres iberoamericanas son reuniones que mantienen los jefes de estado y de gobierno de los países de la región junto con España, Portugal y Andorra desde 1991, inicialmente cada año, y desde 2014 cada dos años. Estos encuentros al más alto nivel son una oportunidad de diálogo político y cooperación intergubernamental que permiten fortalecer los lazos históricos y culturales de las 22 naciones participantes.

Para la viabilidad y sostenibilidad de sus decisiones desde el año 2025 se creó la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB), que es el organismo internacional de apoyo a los países que conforman la Comunidad Iberoamericana de Naciones.

La 26ª Cumbre Iberoamericana de 2018, celebrada en Guatemala, auspició el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial, dando forma a las experiencias del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Esta entidad se creó a partir de las reuniones que venían manteniendo los responsables de tránsito de los países miembros desde el año 2002.

Actualmente el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial /OISEVI trabaja con un punto focal común: reducir la siniestralidad del tránsito en los países miembros a través del intercambio de experiencias y buenas prácticas, el diseño de políticas públicas basadas en la evidencia, y el intercambio de datos.

Todo el trabajo que se ha estado realizando a lo largo de estos años será reconocido en la próxima Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno que se celebrará el próximo noviembre en Madrid.

TRÁFICO Y Seguridad Vial
http://revista.dgt.es

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DEL INTERIOR
DGT Dirección General de Tráfico

El mejor contenido sobre movilidad, tráfico y seguridad vial.

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

Suscríbase a nuestra newsletter

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



Disponible en cualquier dispositivo.

¿Quiere la revista en papel?

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

ENTREVISTA

Jero García

CAMPEÓN DE ESPAÑA DE BOXEO, PRESENTADOR DEL PROGRAMA DE TV 'HERMANO MAYOR' Y AUTOR DEL LIBRO 'CAMINO DE VUELTA'

"A los 'hermanos pequeños' les pido concentración al volante"

Creció en Carabanchel Bajo, un territorio de la periferia de Madrid que él define como "*un barrio duro, de asfalto caliente y sombras escasas*". Jero García, exboxeador profesional y hoy activista contra el *bullying* y la exclusión social, supo abrazar a tiempo el deporte para escapar de "*ese niño atrapado en su caos*". Hace pocos meses que publicó su tercer libro, *Camino de vuelta* (Temas de Hoy), donde demuestra que las cicatrices de la vida pueden convertirse en puentes para salvar a otros. "*Nosotros no somos el golpe, somos lo que hacemos después del golpe*", afirma.

• P. ORTEGA

¿Cuál es su relación con el tráfico rodado?

Me encanta conducir. Hay gente a la que le estresa mucho estar al volante, pero es que yo fui monaguillo antes que fraile, porque fui conductor en mis épocas mozas. Me saqué todos los carnés que había en la mili y según salí del servicio militar, me puse a trabajar de camionero. Luego me compré mi furgoneta y me he tirado horas y horas al volante. La primera parte de mi vida laboral fue siempre con un coche: con una furgoneta, con una ambulancia, con un taxi... Por eso, a mí el tráfico no me estresa y me sigue gustando la carretera.

¿Cree que los automóviles tienen demasiado peso en las ciudades?

Posiblemente. Me gustaría que la gente utilizara más el transporte público, principalmente por los atascos y la contaminación.

¿Defiende el uso del coche eléctrico?

Sí, porque si hubiera más coches híbridos y eléctricos, la contaminación bajaría mucho.

¿Alguna mala experiencia en la carretera?

Gracias a Dios, no he tenido ningún accidente grave y han sido muchas horas al volante. Intento ser muy prudente, tener una conducción atenta y concentrada y, quizá por ello, me ha ido bien. Lo peor han sido las roturas del coche por temas de mecánica. Pero no he tenido ningún accidente.

¿Cree que somos solidarios al volante cuando alguien está en apuros?

Yo creo que sí. Cuando la gente ve que tienes un problema, se acerca, y no sólo en el tráfico, sino en la vida en general. El español es muy solidario. Basta recordar las últimas tragedias. Da igual si son mayores o niños. La gente abraza la solidaridad. Yo me siento muy orgulloso de mi país.

¿Prefiere conducir o se siente seguro como copiloto?

Prefiero conducir. Me gusta estar al mando. También en la vida. Tengo rol de líder (se ríe).

¿Y qué me dice de los patinetes y de las bicicletas?

Con las bicicletas, vale, pero no me gustan los patinetes. Creo que son un peligro tanto para los coches como para los que los manejan. Se debería formar a la gente porque yo sólo veo descerebrados usando patinete. Incluso los que van en bicicleta deberían tener más conocimiento de las normas del tráfico. ▶▶



FOTO: ADRIÁN RUBIO

Jero García

¿Qué consejos de seguridad daría a los 'hermanos pequeños' que se inician al volante?

Sobre todo, concentración. Cuando se conduce, se conduce. Y nada más. El móvil es uno de los mayores peligros cuando se va al volante.

¿Qué supone más riesgo, subirse a un coche o a un ring?

Subirse a un ring. Yo he hecho 70 peleas y 70 veces me he jugado la vida. Pero existe otro tipo de boxeo, que te permite jugar a pelear golpeando un saco. Y no hay mejor antidepresivo que el boxeo sin contacto, como el fitboxing.

Siente orgullo de Carabanchel. ¿De qué más cosas?

De mis orígenes no me olvido nunca. Soy carabanchelero de pro y, gracias a haberme criado en el Carabanchel de los 80, soy lo que soy. A mí me enseñaron a pelear desde el primer asalto.

En su último libro aparecen temas como la violencia de género, el acoso escolar... ¿Qué aporta con respecto a los dos anteriores?

Yo no escribo para vender libros, sino para ayudar. En el primero, *El boxeo es vida, vive duro*, quise transmitir cómo el deporte puede transformar vidas en positivo. *Cola de lagartija* es más autobiográfico. Y ahora, en *Camino de vuelta*, todo lo que cuento es verdad, pero pasado por mi filtro. Yo estuve al otro lado y volví porque quise volver. En mi caso, fue gracias al deporte y a las ganas de querer cambiar.

¿Cómo llegó el boxeo a su vida?

Siempre estuve enamorado de él. Mi abuelo me llevaba de niño a las veladas en El Pardo y mi padre trabajaba en el Palacio de los Deportes. Allí veía a esos tíos sin camiseta, golpeándose, y se fueron convirtiendo para mí en héroes. En esa época el boxeo tenía una posición tenebrosa en la sociedad, pero yo encontré en los deportes de contacto la oportunidad de ponerme los guantes y, cuando el boxeo reflotó, me abracé a él con todas mis fuerzas.

¿Qué es el ring para usted?

Mi vida. Todo lo que te pasa en el ring, te pasa en la vida. Me gusta decir que boxeas como eres y eres como boxeas.



FOTO: JESÚS UGALDE

¿Cuál es su gran lujo?

Mi satisfacción, éxito, felicidad... es directamente proporcional a la gente que ayudo. Por eso escribo. Yo nunca supe que estaba haciendo un manual para adolescentes o padres, pero cuando releí *Camino de vuelta* pensé que ojalá hubiera tenido yo este libro de adolescente y cuando tenía 20 años y fui padre por primera vez.

> "LOS ESPAÑOLES SOMOS MUY SOLIDARIOS EN LA CARRETERA (Y EN LA VIDA)".

Su experiencia como ´hermano mayor´ es una excelente lección de vida. ¿Qué significa para usted?

Tanto a los 5.000 chavales que han pasado por mi gimnasio y fundación como a mis cuatro hijos les digo lo mismo: con una sonrisa y buena educación, se abren todas las puertas. Me gusta acompañar, ni estar delante ni estar detrás. Estar a su lado.

¿Qué satisfacciones le ha dado su profesión de boxeador?

Yo nunca boxeé por dinero sino por una necesitad vital, porque buscaba un faro en la niebla. Peleaba para saber por dónde tenía que ir. Era una forma de encontrar el camino. Es lo que me ha mantenido recto y eso es lo que yo aprendí del arte de las 16 cuerdas, que puede transformar vidas en positivo, sobre todo entre los jóvenes.

¿Alguna vez ha pensado en tirar la toalla? ¿Ha superado alguna crisis?

La frustración depende de las expectativas que uno se crea. Yo, desde que empecé con la educación social, sabía que la "jeroterapia" podría funcionar en uno de cada 10, pero ese porcentaje me sirve como motor para seguir. Nunca he pensado en tirar la toalla. He fracasado muchas veces y sigo fracasando. Esto que te voy a contar duele: está muy bien salir en la tele, en la radio... pero el que hace unos meses ha enterrado a un niño que entrenaba conmigo y murió en una reyerta he sido yo.

¿Cuáles son sus referentes?

No tengo, no creo en las personas, creo en los hechos.

¿Cuántos chicos como los de su novela han pasado por su vida?

Muchos. Cada uno con su historia. Te puedo citar a Míriam, una niña con 18 años, maltratada por su pareja. Y 20 años después es campeona del mundo y concejala de Deportes y Turismo de Torrejón de Ardoz. Ha habido un trabajo duro por parte de ella, porque quiso cambiar. Y tengo niños que el juzgado me mandó en libertad vigilada y ahora son empresarios. Podría escribir otro libro con sus historias.

¿Qué recuerdos conserva de su niñez en Carabanchel?

No tengo muchos, porque fue una época dura, un tiempo triste, yo tenía un trastorno, iba a una velocidad completamente distinta y me equivoqué muchas veces. No recuerdo mucho esa etapa para no hacerme daño, pero en este libro todo ha vuelto, lo bueno y lo malo. Este libro muestra las segundas oportunidades. Uno puede caerse, fracasar, perder, tener una derrota... Golpes nos vamos a llevar todos, pero nosotros no somos el golpe, somos lo que hacemos después de cada uno de ellos.

¿Qué consejo daría a los jóvenes que pasan por momentos difíciles?

En primer lugar, que pidan ayuda y confíen en ellos mismos. Y, después, decirles que no hay mejor antidepresivo que el deporte. Cuando se encuentren mal, deporte, deporte y deporte. Me vale también la naturaleza, caminar, moverse... Pero por encima de todo, que pidan ayuda y confíen. ◆



EL PASADO VUELVE A PONERSE AL VOLANTE

Coches que renacen

Devolver a la carretera modelos que hicieron historia se está convirtiendo en una de las grandes tendencias de la industria. **Renault 5, Renault 4, Twingo, Fiat 500, Grande Panda, Honda Prelude o Ford Capri** son algunos de los nombres que han regresado, ahora con electricidad, tecnología y nuevos usos. Y la lista seguirá creciendo.

• S. L.

Hay coches que desaparecen y, con el tiempo, se convierten en recuerdos. Otros consiguen algo mucho más difícil: quedarse en la memoria. Basta pronunciar su nombre para que aparezca una imagen, una carretera, un viaje familiar o incluso una época. El Renault 5, el 4L, el 2 CV, el Fiat 500, el Twingo... forman parte de esa particular memoria colectiva del automóvil. ¿Quién no ha tenido uno en la familia?

Ahora muchos de ellos están volviendo. No lo hacen exactamente como los conocimos. Sería imposible. Las exigencias de seguridad, las nuevas tecnologías, las normas de emisiones y los cambios en los hábitos de movilidad han transformado por completo el automóvil. Pero las marcas han descubierto que recuperar un nombre conocido y envolverlo en una carrocería moderna es una manera muy eficaz de mirar hacia delante sin olvidar de dónde vienen.

El resultado es una curiosa paradoja: mientras el automóvil vive una de las mayores transformaciones de su historia, con la electrificación como protagonista, algunos de sus modelos más reconocibles están regresando del pasado. Parece que gustan y no son casos aislados.

TODOS ESTOS MODELOS CONECTAN EL PASADO CON EL PRESENTE.

El primero, el R5

Probablemente el mejor ejemplo sea el Renault 5 E-Tech eléctrico. La marca francesa no se limitó a recuperar una denominación que llevaba años desaparecida. Recuperó una silueta, unos faros, una forma de entender el coche pequeño y hasta algunos detalles que permiten reconocer al primer golpe de vista al nuevo R5.

El resultado es un utilitario de 3,92 metros que se mueve exclusivamente con electricidad y que se ha convertido en uno de los ejemplos más claros de cómo transformar la nostalgia en un producto completamente nuevo. No es una copia del coche de los años 70 y 80, sino una reinterpretación adaptada a las carreteras actuales. De hecho, el Renault 5 E-Tech fue elegido Coche del Año en Europa para 2025.

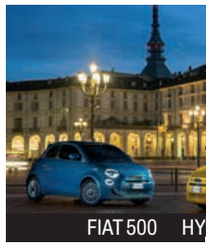
El éxito de la fórmula ha animado a Renault a continuar por el mismo camino. Y es que tras el R5 llegó el Renault 4 E-Tech eléctrico, heredero del popular 4L. Aquella sencilla berlina que durante décadas sirvió para todo -ir a trabajar, llevar a la familia, viajar, cargar objetos o acercarse al campo- se transforma ahora en un compacto eléctrico con una carrocería elevada y una filosofía mucho más moderna.

Pero conserva suficientes guiños al original para que resulte reconocible. El nuevo R4 ofrece, además, una capacidad de maletero de 420 litros y soluciones pensadas para mantener aquella versatilidad ▶▶

Coches que renacen

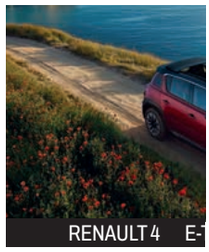

RENAULT TWINGO


RENAULT 5 TURBO 3E


FIAT 500 HY


HONDA PRELUDE


RENAULT 5 E-TECH


RENAULT 4 E-T

DEL R5 AL 2 CV, UNA SEGUNDA VIDA

Los nombres que forman parte de la memoria del automóvil vuelven con nuevas tecnologías y, en muchos casos, con propulsión eléctrica. Estos son algunos de los protagonistas de esta nueva generación retro.

RENAULT 5 E-TECH
Es el pionero de esta nueva ola. Recupera el mítico R5 con una carrocería de 3,92 metros y propulsión 100 % eléctrica.

RENAULT TWINGO E-TECH
El pequeño urbano nacido en 1992 vuelve con cinco puertas, motor eléctrico y hasta 263 km de autonomía WLTP.

RENAULT 4 E-TECH
La antigua 4L se transforma en un moderno compacto eléctrico de carrocería elevada, aunque conserva su filosofía de coche versátil y práctico.

RENAULT 5 TURBO 3E
La interpretación más extrema de esta tendencia: 555 CV, propulsión eléctrica y una producción limitada a 1.980 unidades.

FIAT 500 HYBRID
El icono italiano recupera en la actualidad la mecánica híbrida y vuelve a fabricarse en Mirafiori.

FIAT 600
El nombre del pequeño utilitario de los años 50 identifica ahora

que convirtió al 4L en uno de los coches más populares de Europa.

Renault ha llevado la recuperación de la historia un poco más lejos. La versión Plein Sud, con techo de lona practicable, recuerda a los antiguos Renault 4 Plein Air de finales de los 60. El nombre cambia, la tecnología evoluciona y también lo hace la forma de viajar, pero permanece la idea de un coche sencillo, abierto y pensado para disfrutar del camino.

Mantener la esencia

El tercero de la familia es el Twingo E-Tech eléctrico. El pequeño Renault nacido en 1992 fue uno de los coches que mejor entendió la ciudad: corto, espacioso para su tamaño, simpático y tremendamente práctico. Más de cuatro millones de unidades vendidas después, vuelve con cinco puertas, motor eléctrico y una batería de 27,5 kWh que permite una autonomía homologada de hasta 263 kilómetros.

En este caso, la conexión con el original es especialmente evidente. La forma de la carrocería, los faros, la característica expresión del frontal y hasta la filosofía de aprovechar cada centímetro buscan recuperar aquella personalidad que hizo diferente al primer Twingo.

También se suma Fiat

Si Renault ha convertido la recuperación de modelos históricos en una estrategia, Fiat ha hecho algo parecido con una parte importante de su gama.

El Fiat 500 es el caso más conocido. El pequeño italiano, que nació en 1957 y se convirtió en uno de los grandes símbolos de la movilidad europea, regresó primero en el siglo XXI con motor de combustión y posteriormente dio el salto a la electrificación. Ahora vuelve también con el 500 Hybrid, que recupera la posibilidad de utilizar un motor de combustión electrificado. La historia tiene incluso un componente industrial: el modelo se produce en la planta de Mirafiori, en Turín, donde la relación entre Fiat y el 500 forma parte de la propia historia de la ciudad. Pero la familia de nombres recuperados por Fiat es más extensa.

El Grande Panda toma el relevo del Panda que durante décadas fue uno de los coches más sencillos, prácticos y populares de nuestras carreteras. El actual es mucho más grande y sofisticado, pero mantiene algunos de los rasgos cuadrados y robustos que hicieron reconocible al original.

La filosofía también sigue siendo parecida: un coche pensado para la vida cotidiana y no para presumir de sofisticación.

El Panda actual está disponible con diferentes sistemas de propulsión, incluidos híbridos y eléctricos, y representa además una de las apuestas de Fiat por hacer la electrificación más accesible. En la propia revista *Tráfico y Seguridad Vial* (nº 277) ya lo señalábamos entre los modelos que están intentando acercar el coche eléctrico a precios más contenidos.

> RENAULT, FIAT, FORD, OPEL, HONDA, LANCIA Y CITROËN YA SE HAN SUMADO A ESTA MODA RETRO.

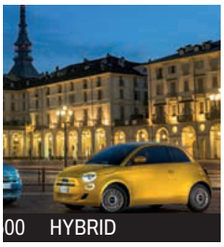
Más clásicos

También ha regresado el Fiat 600, aunque en este caso el salto entre generaciones es todavía mayor. El nombre pertenece a uno de los grandes protagonistas de la motorización italiana de los años 50 y 60 y ahora identifica un SUV compacto electrificado.

Y hay un último nombre que merece aparecer en esta lista, aunque no sea un turismo convencional: Topolino. El pequeño cuadriciclo eléctrico recupera el nombre del Fiat 500 Topolino de 1936, uno de los primeros grandes coches populares de Fiat. El nuevo Topolino está pensado para la movilidad urbana y, más de 85 años después, vuelve a plantear una idea parecida: moverse por la ciudad con un vehículo pequeño y sencillo.

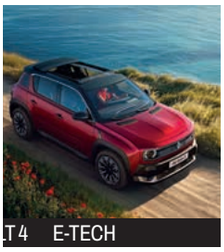
La vuelta del 2 CV

Pero si hay un nombre que parecía imposible recuperar, ese era el Citroën 2 CV. Hasta ahora... Citroën confirmó en mayo de 2026 que lanzará un nuevo modelo inspirado en el espíritu de este automóvil mítico. La marca lo plantea como un vehículo eléctrico, sencillo, versátil y accesible. Más que copiar las formas


00 HYBRID


OPEL CORSA GSE


FIAT GRANDE PANDA


T 4 E-TECH


FORD CAPRI


FIAT TOPOLINO

un SUV compacto electrificado.

FIAT GRANDE PANDA
El nombre del popular Panda sigue vivo en un modelo más grande que combina el diseño inspirado en el original con versiones híbridas y eléctricas.

FIAT TOPOLINO
Un cuadriciclo eléctrico que recupera el nombre del pequeño Fiat 500 Topolino, cuya fabricación comenzó en 1936.

FORD CAPRI
El coupé deportivo regresa convertido en un SUV coupé eléctrico.

OPEL CORSA GSE
No vuelve el modelo, sino la tradición deportiva: 281 CV y 0-100 km/h en 5,5 segundos para el nuevo tope de gama del Corsa.

HONDA PRELUDE
Uno de los deportivos japoneses más conocidos vuelve con tecnología híbrida y carrocería coupé.

LANCIA DELTA
Regresará en 2028 y será eléctrico. La marca italiana quiere recuperar uno de sus nombres más legendarios.

CITROËN 2 CV
El gran regreso que está por llegar. Citroën ha confirmado un nuevo modelo eléctrico inspirado en la filosofía del mítico 'dos caballos'. Se van a conocer más detalles en el Salón del Automóvil de París en octubre de 2026.

del original, pretende recuperar su filosofía: poner la movilidad al alcance de muchas personas.

Y aquí está, quizá, una de las claves de esta nueva generación de coches retro. El 2 CV original no se convirtió en un icono porque fuese un coche lujoso, rápido o tecnológicamente avanzado. El secreto de su éxito radicó en hacer posible algo tan importante como desplazarse de una manera sencilla. Citroën quiere trasladar ahora aquella idea al automóvil eléctrico.

Es una vuelta especialmente significativa porque conecta dos momentos de cambio: el de la Francia de la posguerra, cuando el automóvil comenzaba a convertirse en una herramienta de libertad para millones de personas, y el actual, en el que la industria busca una nueva movilidad eléctrica que pueda ser accesible para todos.

Del Capri al Prelude

No sólo las marcas francesas e italianas han decidido mirar por el retrovisor. Ford recuperó uno de sus nombres más recordados con el Capri. Pero aquí la transformación resulta mucho más evidente. El Capri original era un coupé deportivo de cuatro plazas que se convirtió en uno de los modelos más populares de Ford en Europa. El nuevo es un SUV coupé eléctrico. La denominación es la misma y existen numerosos guiños estéticos, pero la filosofía ha cambiado. Es un buen ejemplo de hasta qué punto puede transformarse un modelo antes de que podamos seguir llamándolo un verdadero regreso.

Algo diferente sucede con el Honda Prelude. El deportivo japonés desapareció hace más de dos décadas y ha regresado conservando precisamente una de las características que lo hicieron especial en su momento: sigue siendo un coupé. Eso sí, ahora incorpora un sistema híbrido y tecnologías actuales, pero mantiene la intención de ofrecer una conducción diferente a la de un SUV o un compacto convencional. En un mercado en el que cada vez resulta más difícil encontrar carrocerías de dos puertas, el regreso del Prelude nos ha sorprendido para bien. Es como si la marca Honda dijera que todavía queda espacio para un coche pensado, sobre todo, para disfrutar conduciendo. ◆

ENTREVISTA
ERDEM KIZILDERE
Director general de Renault y Alpine España



"Muchos clientes valoran la confianza construida con los años"

¿Puede la nostalgia acercar al público al coche eléctrico?
La electrificación supone un cambio importante y la nostalgia puede actuar de puente entre lo conocido y lo nuevo. Cuando alguien ve, por ejemplo, el Renault 5 E-Tech eléctrico reconoce inmediatamente rasgos de diseño y valores que forman parte de su memoria colectiva, lo que le lleva a revivir experiencias pasadas. Esa conexión emocional permite hablar del vehículo eléctrico desde una perspectiva más cercana. La conversación deja de centrarse exclusivamente en aspectos técnicos (autonomía o recarga) para incorporar elementos como la emoción, la confianza y el vínculo con la marca.
Ahora bien, la nostalgia por sí sola no es suficiente. Lo que realmente convence al cliente es contar con un producto atractivo, innovador, conectado y capaz de responder a las necesidades de movilidad actuales. La nostalgia atrae; el producto es el que conquista.

¿Se trata de una moda pasajera?
Creo que estamos ante una tendencia de fondo y no una moda pasajera. Los consumidores valoran cada vez más la autenticidad y las marcas con una identidad clara y con un histórico de fiabilidad y confianza. En ese contexto, recuperar modelos icónicos tiene mucho sentido cuando se hace desde la innovación y no desde la simple evocación del pasado.
Vivimos un momento de enorme oferta para el cliente. La diferenciación ya no pasa solo por incorporar tecnología, sino por ofrecer una personalidad clara y una relación de confianza con el cliente. Por eso creo que las marcas con historia y un vínculo consolidado con los conductores tienen una ventaja relevante.

Coordina: Alicia DELGADO

Peugeot 408 Plug-in Hybrid

LO MEJOR
- Habitabilidad trasera
- Diseño con carácter y buenas calidades
- Agradable tacto de conducción

LO PEOR
- Basto arranque en gasolina
- Más pesado de la cuenta
- Sólo se le saca partido si se enchufa

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: **41.450 €**

EMISIONES DE CO_2: 56 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %



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

La opinión de **autofácil**

Se trata de una alternativa diferente a los SUV. Su carrocería tipo *fastback* combina una imagen llamativa y personal con un interior amplio (especialmente atrás). Destaca su práctico maletero y la calidad de los acabados (cercana a niveles premium). Al volante, transmite solidez y aplomo. La dirección es directa y la suspensión consigue un buen equilibrio entre comodidad y estabilidad, permitiendo afrontar las curvas con confianza. Con la batería cargada, resulta silencioso, suave y agradable, especialmente en ciudad y desplazamientos cortos (circulando en modo eléctrico). Sin embargo, cuando se agota la batería, el peso adicional se nota y el coche pierde agilidad. Además, el funcionamiento del motor de gasolina en los arranques resulta algo tosco. Este coche tiene sentido para quien pueda recargarlo habitualmente y realizar muchos recorridos en eléctrico. Para quienes no, resulta más recomendable la versión híbrida. En conjunto, es confortable, espacioso, original y muy equilibrado cuando se utiliza según su filosofía.

www.peugeot.es

MOTOR: 1.6 turbo + eléctrico 240 CV.

CARBURANTE: Gasolina y electricidad.

EQUIPAMIENTO: 4 airbags, alerta y asistente de cambio involuntario de carril, de fatiga del conductor, asistente de colisión frontal con frenada automática de emergencia, reconocimiento de señales de tráfico, control de crucero adaptativo, control de presión de neumáticos, faros LED...

DIMENSIONES: • Longitud 4,69 m. • Ancho 1,85 m. • Alto 1,48 m.

MALETERO: 415 litros.

AUTONOMÍA ELÉCTRICA WLTP: 80 km.

Cupra Raval

LO MEJOR
- Estilo dinámico
- Acabados y equipamiento
- Comportamiento al volante

LO PEOR
- Tamaño batería de acceso
- Velocidad de carga de serie
- Precio elevado

La opinión de **Motor16**

Este eléctrico urbano compacto abre una nueva etapa para la marca. Su diseño destaca por el frontal "morro de tiburón" y los faros Matrix LED. En la zaga sobresalen el difusor, los efectos de luz 3D y el piloto *coast-to-coast*. Gracias a su trabajo aerodinámico es el CUPRA con menor resistencia al aire. El interior se organiza en torno a una consola flotante y ofrece 4 ambientes: PULSE, IMMERSIVE, FEEL y el pack AHEAD, con materiales reciclados y elementos impresos en 3D. Construido sobre la plataforma MEB+ de Volkswagen, monta el motor APP 290 de 211 CV y baterías PowerCo *cell-to-pack*. La versión tope de gama VZ -con 226 CV- añade suspensión DCC Sport, modo ESC OFF, diferencial electrónico e-LSD y el nuevo freno One Box con conducción a un pedal y función E-Launch. En materia de carga, ofrece el *wallbox* doméstico de 11 kW y carga rápida de hasta 105 kW (10-80 % en 24 minutos en la versión de 52 kWh), además de e-Route Planner, Plug & Charge y tecnología V2L. Cuenta con 7 airbags, sensores 360°, asistente de viaje, de emergencia y aparcamiento remoto.

www.cupra.com

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO

★★★★☆

PRECIO: **28.320 €**

EMISIONES DE CO_2: 0 g/km

IMP. MATRIC.: 0 %



Estética:	9
Acabado:	9
Habitabilidad:	7
Maletero:	9
Confort:	8
Potencia:	9
Cambio:	7
Aceleración:	9
Consumo:	7
Nota media:	**8,2**
Estabilidad:	9
Suspensión:	7
Frenos:	8
Luces:	8
Media seguridad:	**8**

MOTOR: Eléctrico, 211 CV (150 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 pulgadas, anclajes Isofix, Faros LED, Android Auto y Apple CarPlay inalámbricos.

MALETERO: 411 litros.

DIMENSIONES: • Longitud 4 ,06 m. • Ancho 1,78 m. • Alto 1,51 m.

CONSUMO MEDIO WLTP: 13,7 kWh/100 km.

GWM ORA 5 HEV

LO MEJOR
- Habitabilidad y confort
- Consumo bajo en uso diario
- Tecnología, capacidad y equipamiento a buen precio

LO PEOR
- Marca aún desconocida
- Capacidad de maletero
- Dependencia de la pantalla para ciertas funciones

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★☆

PRECIO: **28.950 €**





EMISIONES DE CO_2: 117 g/km
IMP. MATRIC.: 0 %

Estética:	8
Acabado:	7
Habitabilidad:	8
Maletero:	6
Confort:	8
Potencia:	8
Cambio:	7
Aceleración:	7
Consumo:	8
Nota media:	**7,4**
Estabilidad:	7
Suspensión:	8
Frenos:	7
Luces:	7
Media seguridad:	**7,2**

La opinión de **autopista**

Si hoy GWM te suena a chino, en cuestión de meses pretende convertirse en una marca con gran popularidad en Europa. Sí, es una nueva marca china, pero no una cualquiera. En su país, Great Wall Motor es un verdadero imperio y una referencia. Su primer modelo en nuestro mercado es el ORA 5, un SUV compacto que llega con motor de gasolina, eléctrico e híbrido. Probablemente sea este último, el ORA 5 HEV, el que mejor encaje. Ofrece etiqueta ECO, sin enchufe y combina consumo contenido con potencia elevada. Busca priorizar la parte eléctrica y recuperar energía en las deceleraciones para ofrecer notables ventajas, sin olvidar que sus 223 CV están más orientados a aportar seguridad y desahogo que a buscar prestaciones puras. Le falta afinar algo más el consumo a velocidades sostenidas de autopista. Vistoso por fuera, es un coche de orientación familiar, con una puesta a punto enfocada a la comodidad y a conseguir un comportamiento sano, noble y seguro. Otro punto fuerte: ofrece un buen equipamiento a un precio muy competitivo.

www.gwm-eu.com/es

MOTOR: Híbrido no enchufable con motor térmico 1.5 turbo de 150 CV y motor eléctrico de 190 CV.

CARBURANTE: Gasolina sin plomo.

EQUIPAMIENTO: Frenada automática de emergencia, control de crucero adaptativo, mantenimiento y centrado de carril, detector de ángulo muerto, reconocimiento de señales, cámara de visión 360º, faros LED, climatizador, instrumentación digital, pantalla multimedia de 14,6 pulgadas, Apple CarPlay y Android Auto inalámbricos o llantas de aleación de 18 pulgadas.

DIMENSIONES: • Longitud 4,47 m. • Ancho 1,83 m. • Alto 1,64 m.

MALETERO: 390 litros.

CONSUMO MEDIO WLTP: 5,1 l/100 km.

Macbor Shifter EVO 125

LO MEJOR
- Estética
- Buen equipamiento
- Ligereza y manejabilidad

LO PEOR
- Para un público joven
- No hay espacio de carga
- Plaza del pasajero pequeña

La opinión de **SOLOMOTO**

La marca española Macbor lanza una nueva moto de 125 c.c. pensada para el entorno urbano o para incursiones al extrarradio, una *naked* ideal para los poseedores del permiso A1 con 16 años o el carné de coche que ofrece un diseño excelente. Esta moto deportiva tiene detalles como asiento de corte *racing*, con el pasajero separado en una plaza muy pequeña, retrovisores en los extremos del manillar, protectores de manetas y un agresivo doble faro afilado Full LED. La instrumentación es una pantalla TFT de 5" con conectividad *mirroring* con el móvil y tiene una cámara frontal HD y toma USB A/C.
Las llantas de aleación son de 17" con neumáticos de 110/70-17 y 140/60-17, y para frenar utiliza un disco delantero de 260 mm con pinza radial de dos pistones, más otro trasero de 240 mm, ambos lobulados y con ABS, un equipamiento de lujo en una 125 c.c.
Su motor es un monocilíndrico de 124,8 c.c. que entrega 15 CV, y con control de tracción desconectable. Una moto interesante a un precio muy ajustado.

www.macbor.es

RELACIÓN CALIDAD/PRECIO ★★★★☆

PRECIO: **2.999 €**



EMISIONES DE CO_2: 50 g/km
IMP. MATRIC.: 0 %

Estética:	10
Acabado:	9
Pos. conductor:	8
Pos. pasajero:	6
Instrumentación:	8
Equipamiento:	9
Motor:	9
Consumo:	8
Aceleración:	7
Nota media:	**8,2**
Chasis:	9
Estabilidad:	9
Suspensión:	7,5
Frenos:	9
Luces:	8
Ciudad:	9
Carretera:	7
Media seguridad:	**8,3**

MOTOR: 4 tiempos y 1 cilindro.
- **Cilindrada:** 125 c.c.
- **Diámetro:** 54 x 54,5 mm.
- **Arranque:** Eléctrico.
- **Encendido:** Electrónico digital.
- **Depósito:** 12,5 litros.

TRANSMISIÓN: Por cadena.

FRENOS: Disco delantero y trasero, con ABS.

SUSPENSIÓN: Delantera, horquilla invertida; trasera, un amortiguador.

RUEDAS: Delantera, 110/70x17"; trasera, 140/60x17".

DIMENSIONES:
- Longitud: 2.020 mm.
- Altura asiento: 800 mm.
- Peso: 139 kg (llenos).

Coordina: Isabel CISNEROS



VW llama a revisión a más de 3 millones de vehículos

Posibles problemas con la dirección de los vehículos han llevado al Grupo Volkswagen a llamar a revisión a más de 3 millones de unidades en todo el mundo de sus marcas Volkswagen, Audi y Seat. El motivo es la sustitución de un tornillo que, en condiciones especiales (humedad excesiva), podría sufrir problemas de corrosión y repercutir en la dirección. La mayoría de los modelos afectados son de la casa matriz (Golf, Tiguan, Caddy y Touran), pero también se revisará el modelo Q3 de Audi y los Ateca y Tarraco de SEAT. A través de la aplicación de miDGT o del espacio "Mi DGT" en la Sede Electrónica de la Dirección General de Tráfico se podrá informar de si su vehículo se ha visto afectado por esta llamada a revisión (Campaña 48VS).

Los eléctricos pisan el acelerador en España

Los datos de las matriculaciones del mes de septiembre han dejado números nunca vistos en el campo de la electrificación. Por primera vez, los vehículos eléctricos han superado en ventas a los de gasolina y se colocan solo por detrás de los híbridos no enchufables. Los eléctricos puros han registrado el 18 % de la cuota de mercado con más de 15.000 unidades vendidas. De hecho, la suma de matriculaciones de híbridos no enchufables y eléctricos alcanza un 54 % del total de las ventas. Cabe destacar otro dato nunca visto hasta el momento. El coche más vendido de todo el mes de septiembre ha sido el Tesla 3, un eléctrico puro que ha conseguido superar al Seat Ibiza y al Dacia Sandero. Las ayudas para la compra de un coche eléctrico junto con la fuerte subida del precio de los carburantes han dado un fuerte impulso a una tendencia que se venía registrando a lo largo del año: cada vez se compran más eléctricos en nuestro país.





De arriba abajo

Los destinos pintados en el asfalto se leen mejor de arriba abajo que de abajo arriba, es decir, cuando se mantiene el orden normal de escritura. Así se desprende de un estudio realizado por la Universitat de València en colaboración con la Universidad de Málaga y la Universidad de Nebrija. La diferencia entre ambas lecturas puede superar los 200 milisegundos, que no es poco, ya que conduciendo a 100 km/h equivale a casi seis metros de recorrido.

Motos y neumáticos: principales averías en verano

Según el Barómetro de averías del Real Automóvil Club de España (RACE), los motivos de asistencia en carretera más comunes durante julio y agosto fueron los problemas con el motor, con los neumáticos y con las baterías, que representaron un 77 % del total de las intervenciones. La primera causa continúa siendo las averías del motor, seguida por los incidentes relacionados con los neumáticos, que suponen una cuarta parte de las intervenciones. El calor extremo, unido a los largos desplazamientos, ha elevado este año la exigencia sobre los neumáticos.





La autocaravana más mini

Mide tan solo 3,8 metros, es eléctrica y puede llegar a los 230 kilómetros de autonomía. Tiene un diseño similar al de una autocaravana, pero su espíritu es el de una cámper. El modelo ARI Pro 458 Camper de ARI Motors ha sido concebido para viajes cortos y sin prisas, ya que su velocidad máxima es de 70 km/h. Sin embargo, su reducido tamaño y la independencia que le proporciona su instalación eléctrica de 230 voltios, los paneles solares en el techo y los depósitos para agua limpia y aguas grises, la hacen ideal para recorrer pueblos y ciudades.



Un kart para principiantes

La división deportiva y de competición de Toyota, GAZOO Racing (GR), ha lanzado al mercado un kart con el que busca acercar el mundo del motor a las familias: el "GR KART", un modelo pequeño, perfecto para iniciarse en los circuitos. Gracias a la posibilidad de ajustar los pedales y el volante, se adapta a las dimensiones del conductor, siempre que este mida entre 1,35 y 1,85 metros. Además, puede transportarse en una furgoneta y guardarse en posición vertical, lo que supone un ahorro considerable en transporte y almacenaje.



Noruega, etiqueta Cero

El país escandinavo ha vuelto a alcanzar este verano cifras sorprendentes en cuanto a la electrificación de su parque móvil. En julio, de los casi 10.000 nuevos vehículos adquiridos, más del 97 % fueron completamente eléctricos. Sólo hubo 17 vehículos de gasolina o diésel, el resto fueron híbridos. Noruega es un ejemplo de transición hacia una movilidad limpia y una muestra de cómo las políticas públicas, con incentivos y ayudas continuadas a lo largo del tiempo, han servido para un consolidar una nueva realidad en sus carreteras.

EL DATO

60 %

de los coches vendidos en el mundo vienen de China.

Un motor que funciona bajo el agua

Horse Powertrain, el holding que crearon en 2024 Renault y Geely, ha creado un motor de combustión capaz de funcionar dentro del agua a profundidades de hasta 1,1 metros. El HORSE B20 cumple con la certificación IPX8, lo que garantiza su resistencia al agua, y está diseñado para dotar de capacidades todoterreno a vehículos híbridos (HEV), enchufables (PHEV) y eléctricos de autonomía extendida (EREV). Con un peso de 130 kilos, es capaz, además, de mantener una potencia de salida continua y estable en condiciones todoterreno extremas de alta carga.

SUPERVENTAS ENERO-SEPTIEMBRE 2026

UTILITARIO



1. DACIA SANDERO: 25.872
2. SEAT IBIZA: 22.020
3. OPEL CORSA: 9.586

FAMILIAR COMPACTO



1. SEAT LEON: 7.163
2. VOLKSWAGEN GOLF: 2.589
3. DACIA JOGGER: 2.351

BERLINAS MEDIAS



1. SKODA OCTAVIA: 1.752
2. BMW SERIE 4: 449
3. VW PASSAT: 260

MONOVOLUMEN MEDIO



1. VW TOURAN : 759
2. MERCEDES CLASE T: 517
3. MERCEDES CLASE B: 215

TODOTERRENO PEQUEÑO



1. SEAT ARONA: 16.406
2. SKODA KAMIQ: 8.777
3. VW T-CROSS: 8.522

TODOTERRENO MEDIO



1. MG ZS: 6.299
2. SKODA KAROQ: 4.977
3. VW TIGUAN: 3.777

ELÉCTRICOS



1. TESLA MODEL 3: 8.468
2. TESLA MODEL Y: 4.972
3. BYD DOLPHIN SURF: 4.334

HÍBRIDOS



1. TOYOTA COROLLA: 19.257
2. TOYOTA C-HR: 18.051
3. TOYOTA YARIS CROSS: 15.738

CICLOMOTORES



1. RIEJU MRX 50: 1.663
2. SHERCO 50 SM: 758
3. SYM JET 14-50: 647

MOTOS



1. YAMAHA NMAX 125: 10.534
2. HONDA PCX 125: 9.128
3. ZONTES 368 G: 7.707

Fuentes: ANFAC y ANESDOR

LOS COCHES ACTUALES PESAN UN 22 % MÁS QUE LOS DE PRINCIPIOS DE SIGLO

Cada vez más grandes y pesados



Más espacio, más equipamiento, baterías de gran capacidad y carrocerías cada vez mayores, tienen un precio que no aparece en la factura cuando compramos un coche nuevo: está en la báscula y **puede influir en el consumo, la conducción y la seguridad vial.**

• Diego **DE LA VEGA**

Basta aparcar un automóvil de hace veinte o treinta años junto a su descendiente actual para comprobarlo. El nuevo suele ser más largo, más ancho y, sobre todo, más pesado. Un efecto que no se debe únicamente al auge de los SUV (*Sport Utility Vehicle*; en español, Vehículo Utilitario Deportivo), ya que el automóvil europeo lleva años creciendo y acumulando kilos.

Esta tendencia se aprecia en las cifras. En 2024, la masa media de los turismos nuevos matriculados en Europa alcanzó los 1.559 kilos, 16 más que el año anterior. Se calcula que los coches nuevos pesan actualmente alrededor de un 22 % más que a comienzos de siglo. No existe una única explicación a este fenómeno. Los automóviles han crecido porque los compradores demandan más espacio, confort y equipamiento, pero también porque han aparecido nuevas tecnologías de propulsión, baterías, sistemas anticontaminación y una gran cantidad de dispositivos electrónicos que hace unas décadas, simplemente, no existían.

EL ÉXITO DE LOS SUV

El cambio más visible está en las dimensiones. Muchos modelos que conservan el mismo nombre han ido creciendo generación tras generación. Un utilitario actual puede aproximarse al tamaño que antiguamente correspondía a un compacto, mientras que algunos SUV familiares ocupan una superficie considerablemente mayor que las berlinas a las que han sustituido.

El fenómeno tiene mucho que ver con el éxito de los SUV, que ya concentran más de la mitad de las ventas europeas de automóviles nuevos. Estos modelos provocan un círculo vicioso difícil de romper: si el comprador quiere un habitáculo mayor, un maletero más capaz y ruedas grandes, aumenta el tamaño, lo que significa que hacen falta estructuras, suspensiones y frenos adecuados. Y si además se quieren mantener o mejorar las prestaciones, puede ser necesaria más potencia para mover todo el conjunto.

Este crecimiento tiene consecuencias que van más allá de la báscula. Los garajes y buena parte de las calles fueron diseñados cuando los automóviles eran sensiblemente más pequeños. Unos centímetros adicionales pueden parecer insignificantes sobre una ficha técnica, pero multiplicados por millones de vehículos modifican la forma en la que estos ocupan el espacio público.

NUEVA EQUIPACIÓN

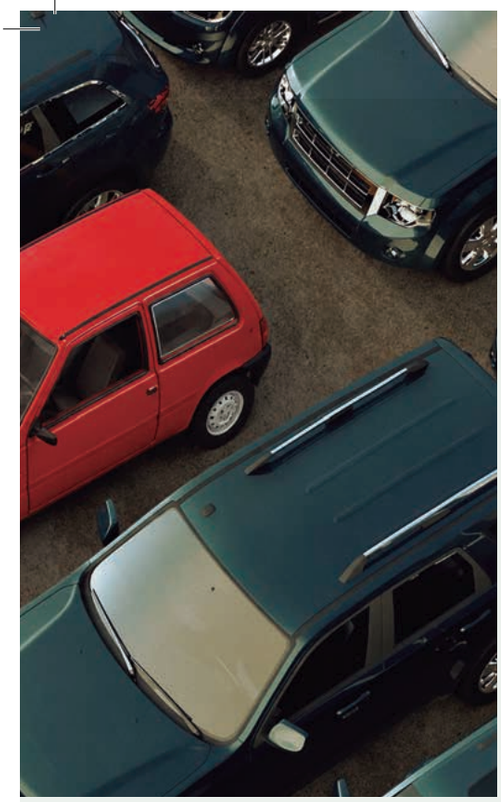
Otro factor a tener en cuenta es el equipamiento moderno. Cada componente, por separado, puede añadir relativamente poco peso, pero la suma de todos cuenta. Un asiento eléctrico necesita motores, cableado y mecanismos; un gran techo panorámico incorpora vidrio, estructura y accionamientos; unas ruedas mayores requieren más material y pueden obligar a dimensionar otros componentes como los frenos o los amortiguadores.

La tecnología digital tampoco llega sola. Pantallas, unidades de control, sensores, radares, cámaras, antenas, altavoces, cableado y centralitas se han multiplicado. Incluso elementos aparentemente secundarios contribuyen al resultado final. Un sistema de sonido más sofisticado, unos asientos con calefacción, ventilación y masaje o un portón de apertura eléctrica pueden añadir unos cuantos kilos. Ninguno expli-

¿POR QUÉ PREOCUPA EL PESO?

El primer motivo es físico. Para acelerar una masa mayor hace falta más energía, independientemente de cuál sea el combustible. En un automóvil de gasolina o diésel puede traducirse en más consumo; en uno eléctrico, en mayor gasto de electricidad y menor autonomía. Por eso reducir peso ha sido tradicionalmente una de las formas más eficaces de mejorar la eficiencia. También deben detenerse todos esos kilos. Los sistemas de frenado actuales son enormemente eficaces y los eléctricos pueden recuperar parte de la energía mediante la frenada regenerativa, pero neumáticos, suspensiones y frenos siguen teniendo que gestionar grandes esfuerzos. A igualdad de otros factores, una masa elevada también incrementa las inercias durante una maniobra de emergencia.

Existe además una dimensión de seguridad colectiva. Un coche pesado puede proteger muy bien a

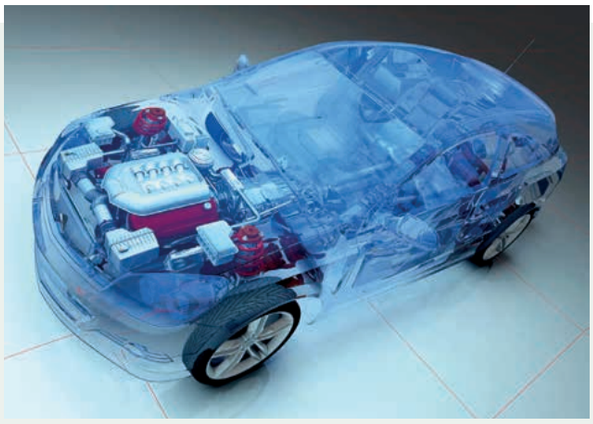


¿SEGUIRÁN CRECIENDO?

No necesariamente por las exigencias de una mayor eficiencia. Un vehículo más ligero necesita menos energía para desplazarse. Reducir peso también puede permitir instalar baterías más pequeñas sin sacrificar autonomía, disminuir el esfuerzo soportado por determinados componentes y mejorar el comportamiento. El problema es conseguirlo sin renunciar al espacio, equipamiento, prestaciones y seguridad que se esperan actualmente.

La industria investiga aceros más resistentes, aluminio, nuevos procesos de fabricación y baterías capaces de almacenar más energía con menos masa. El diseño también puede desempeñar un papel importante: mejorar la aerodinámica y reducir la resistencia a la rodadura permite circular con menos energía y baterías más pequeñas.

El verdadero reto consiste en romper una dinámica que durante años ha asociado más coche con más tamaño, más equipamiento y más potencia. Adelgazar un automóvil no implica necesariamente renunciar a seguridad o tecnología. En muchos casos significa conseguir que todos esos elementos hagan lo mismo utilizando menos. Y quizá esa sea una de las grandes batallas de la próxima generación de automóviles: que el siguiente coche sea capaz de hacer más cosas, pero necesite transportar menos kilos para conseguirlas.



ca por sí solo el incremento de peso, pero todos forman parte de la misma tendencia.

MÁS SEGUROS

La evolución de la seguridad es otra de las grandes diferencias entre un automóvil antiguo y uno moderno. Los vehículos actuales incorporan estructuras diseñadas para gestionar mejor la energía de un impacto, zonas de deformación programada, airbags y sistemas electrónicos destinados a evitar que el accidente llegue a producirse.

A los elementos de seguridad pasiva (cinturón, airbag...) se han añadido asistentes capaces de vigilar lo que sucede alrededor del automóvil. Cámaras y radares permiten detectar peligros, mantener el coche dentro del carril o intervenir sobre los frenos cuando existe riesgo de colisión.

Sin embargo, sería engañoso responsabilizar a la seguridad del incremento de peso. Los materiales modernos y el diseño estructural permiten construir vehículos muy resistentes sin que tengan que ser gigantescos. La seguridad explica parte de la mayor complejidad del automóvil, pero no justifica por sí sola el aumento de dimensiones. De hecho, los fabricantes trabajan para lograr que una misma estructura sea más ligera. Los aceros de alta y ultra alta resistencia, el aluminio y otros materiales permiten restar kilos de determinados componentes para compensar, parcialmente, los que llegan por otros lados.

AUMENTAR LA MASA SUPONE INCREMENTAR LA ENERGÍA QUE HAY QUE GESTIONAR.

LA ELECTRIFICACIÓN

¿Y qué sucede con los nuevos coches eléctricos? Un híbrido convencional conserva el motor de combustión y añade una o varias máquinas eléctricas, electrónica de potencia y una batería, aunque sea pequeña. El híbrido enchufable lleva el planteamiento más lejos: mantiene muchos de los componentes de un automóvil de combustión y necesita una batería mayor, un sistema de recarga y uno o varios motores eléctricos. Los 100 % eléctricos, por su parte, incorporan un elemento muy pesado: la batería de alta tensión.

Aquí aparece otra paradoja. Para conseguir más autonomía se puede instalar una batería mayor, pero ese elemento aumenta la masa y obliga a consumir más energía para desplazar el vehículo. Los fabricantes intentan compensarlo mediante baterías con mayor densidad energética, motores más eficientes, mejores aerodinámicas y plataformas específicamente concebidas para la propulsión eléctrica. Por eso tampoco es correcto afirmar que todos los eléctricos son pesados. Un eléctrico urbano con una batería contenida puede pesar menos que un gran SUV de combustión.

¿Y EL TAMAÑO?

Los kilos no desaparecen cuando el coche comienza a moverse. Cuanto mayor sea la masa, mayores son las inercias que deben controlarse al acelerar, frenar o cambiar de dirección. Las suspensiones adaptativas, los neumáticos modernos y los controles electrónicos pueden conseguir que un automóvil de dos toneladas resulte ágil. Sin embargo, la física continúa imponiendo sus reglas. A una misma velocidad, aumentar la masa supone también incrementar la energía que hay que gestionar.

No sólo importa cuánto pesa un coche, sino dónde se encuentran esos kilos. Los eléctricos suelen colocar la batería bajo el piso del habitáculo. Esta disposición permite rebajar el centro de gravedad, pero eso tampoco elimina la masa: neumáticos, frenos y suspensiones siguen teniendo que controlarla cuando el conductor exige al vehículo un cambio brusco de velocidad o trayectoria. ◆

sus ocupantes, pero en una colisión con un vehículo mucho más ligero aparece una desigualdad de masas. Los estudios de siniestros viales muestran que esta diferencia puede perjudicar al ocupante del vehículo pequeño y también a usuarios vulnerables. Por eso la seguridad moderna ya no consiste únicamente en proteger a quienes viajan dentro, sino en reducir las consecuencias para todos los implicados (sobre todo si son usuarios vulnerables), especialmente en un momento en el que la movilidad está en plena transformación.

Coordina: Jesús Eloy BEDOYA CHOCÁN

XII INFORME IBEROAMERICANO DE SEGURIDAD VIAL 2024/25

Diferentes realidades, un mismo objetivo

La seguridad vial continúa representando uno de los principales desafíos para la protección de la vida y la salud de las personas en Iberoamérica. El XII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2024–2025 reúne y analiza información proporcionada por 17 países participantes en el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI).

En 2024, estos países registraron 34.419 personas fallecidas como consecuencia de siniestros de tránsito, con una distribución heterogénea. República Dominicana registra la mayor tasa, 28,8 fallecidos por 100.000 habitantes, seguida por El Salvador (21,6) y Honduras (19,0). En el extremo opuesto se sitúan España (3,7) y Portugal (5,8).

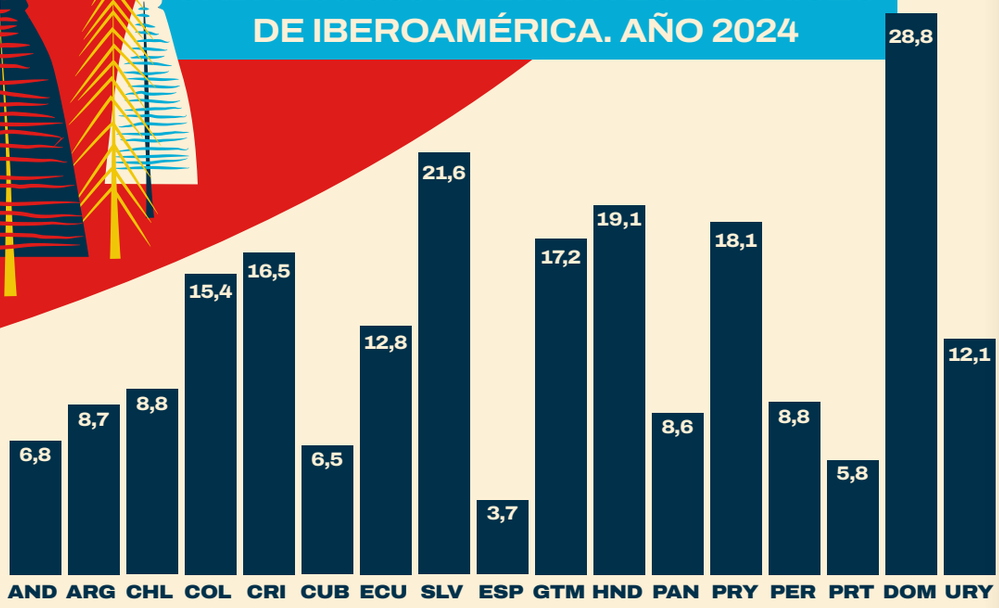
Infografía: OGILVY



CIFRAS GLOBALES DE PERSONAS FALLECIDAS Y HERIDAS EN PAÍSES DE IBEROAMÉRICA EN 2024

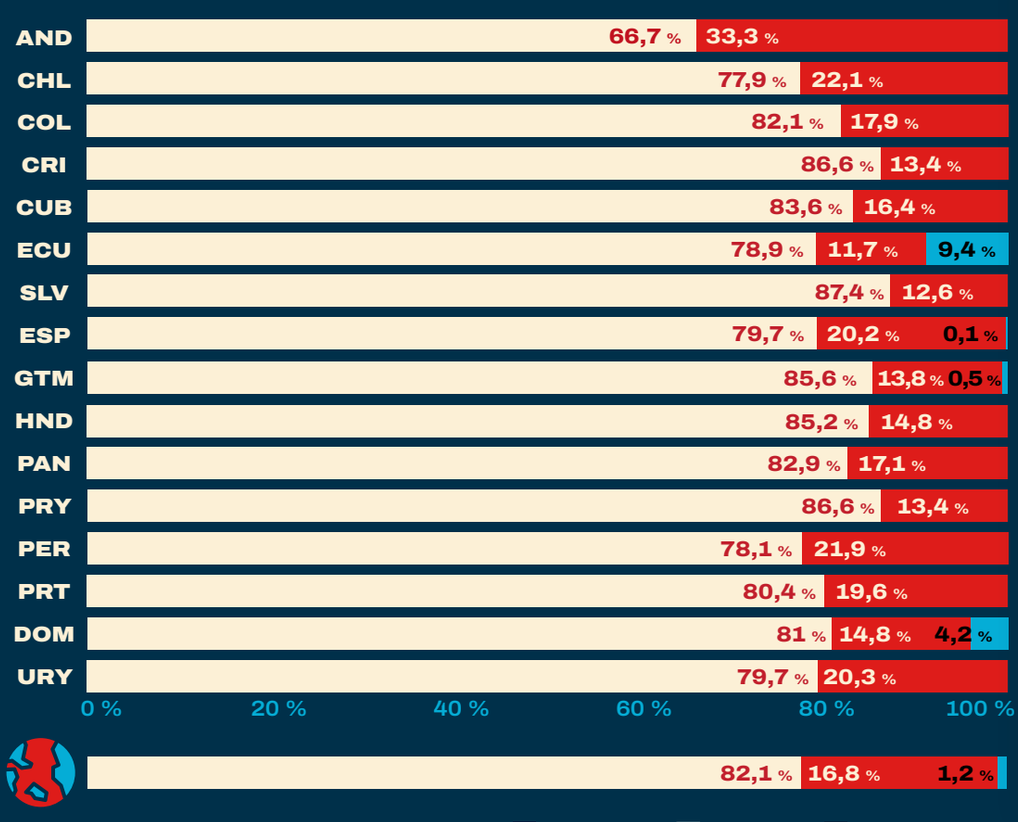


TASA DE PERSONAS FALLECIDAS POR CADA 100.000 HABITANTES EN PAÍSES DE IBEROAMÉRICA. AÑO 2024



PERSONAS FALLECIDAS EN PAÍSES DE IBEROAMÉRICA EN 2024 (PORCENTAJES POR SEXO)





OPINIÓN

J. ELOY BEDOYA
Coordinador de datos de siniestralidad vial del OISEVI



Sin datos, no hay políticas públicas

El Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI) responde a la esencia del programa iberoamericano de seguridad vial de la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB): un espacio de cooperación e intercambio de experiencias de política pública para la salvaguarda de la vida de los usuarios de las vías de tránsito y la lucha contra la siniestralidad vial. La comisión permanente de datos del OISEVI es la plataforma técnica que recoge los indicadores básicos para contribuir al conocimiento del fenómeno de la movilidad, que es lo que debe soportar las políticas públicas de calidad basadas en evidencias.

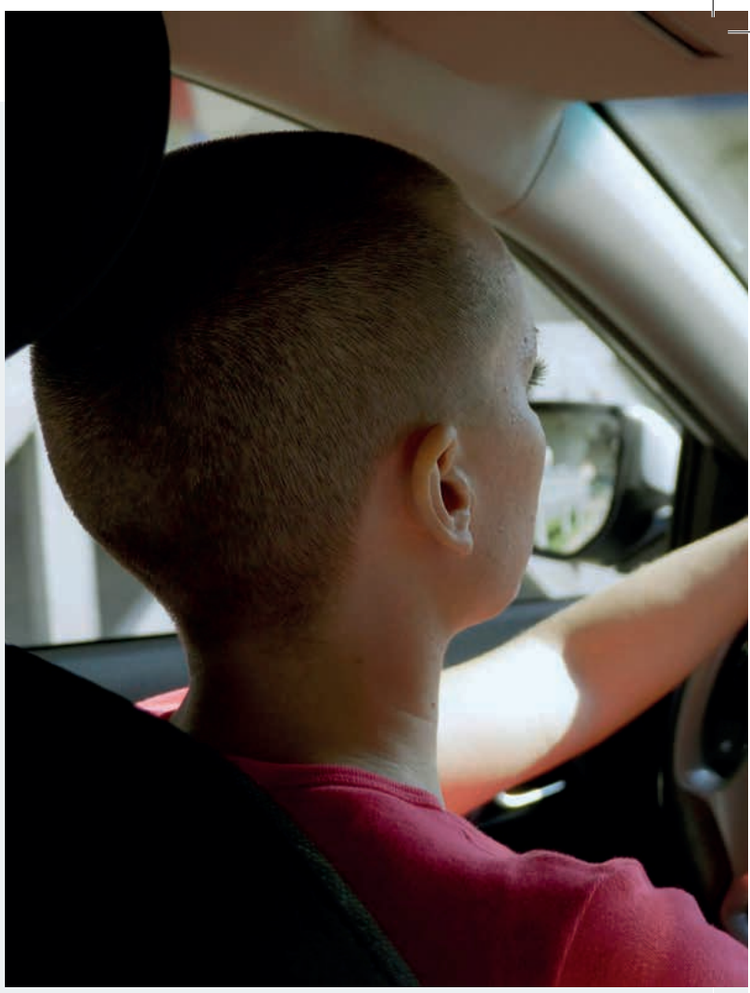
El Informe Iberoamericano de Seguridad Vial, de carácter anual, es uno de sus frutos más adecuados a esa filosofía, ya que permite comparar resultados y experiencias, además de obtener una visión de conjunto, a pesar de mostrar realidades nacionales muy heterogéneas: 34.419 personas fallecidas como consecuencia de siniestros de tránsito en 2024, un descenso del 3,9 % (1.380 personas fallecidas menos), respecto del año 2023.

Es una referencia con muchas limitaciones, pero supone el esfuerzo necesario para pasar de la recopilación de datos a la generación de información valiosa: el dato como cadena de valor requiere de voluntad, constancia y esfuerzo administrativo. Sin datos valiosos no hay política pública de calidad.

ESTE AÑO SE DETECTARÁN 300.000 NUEVOS CASOS

Tengo cáncer, ¿puedo conducir?

La variedad de procesos oncológicos, síntomas, tratamientos, efectos secundarios, etc., hace **imprescindible una valoración individualizada de cada conductor diagnosticado** de cáncer para determinar si tiene que dejar aparcado su coche durante un tiempo o no.



• Silvia **FERNÁNDEZ**

En España, a lo largo de 2026, se diagnosticarán más de 300.000 nuevos casos de cáncer. Así lo afirman desde la Sociedad Española de Oncología Médica (SEOM). *"En hombres los más frecuentes serán los de próstata, colon y recto, pulmón y vejiga. En mujeres los de mama, colon y recto y pulmón"*, asegura la doctora Isabel Echavarría, secretaria científica de la SEOM y oncóloga médica del Hospital Universitario Gregorio Marañón de Madrid.

Muchos de estos nuevos pacientes, además de enfrentar el diagnóstico y tratamiento de su enfermedad, tendrán que lidiar en su día a día con una preocupación menor, pero para ellos importante: ¿podrán acudir a consulta conduciendo su propio coche? *"Efectivamente, es un tema que les preocupa, ya que la posibilidad de dejar de conducir supone una limitación importante y aumenta el estigma que sigue existiendo alrededor del cáncer"*, confirma la doctora Echavarría.

A MEDIDA. Para poder contestar a esa pregunta no importa tanto el diagnóstico como las repercusiones del proceso oncológico que se determinan analizando la calidad de vida de cada paciente, el momento evolutivo de su enfermedad, el tipo de tratamiento que recibe y la presencia o no de afectación neurológica. *"Algunos pacientes sufren síntomas importantes por su cáncer o los tratamientos que reciben, pero también existe una amplia proporción que se encuentran asintomáticos o sólo sufren síntomas leves limitados en el tiempo."*

> MUCHOS PACIENTES SON ASINTOMÁTICOS O SÓLO SUFREN SÍNTOMAS LEVES LIMITADOS EN EL TIEMPO.

Tratamiento a tratamiento

• Quimioterapia

Su tolerancia es muy variable. El mismo fármaco puede provocar uno o más efectos adversos, de duración variable (unos días o durante todo el ciclo) en unos pacientes y ninguno en otros. Hay que estar alerta a esos síntomas, especialmente ante el cansancio, y evitar conducir si afecta a los reflejos.

• Radioterapia

Salvo excepciones, como la radioterapia para tumores cerebrales o las metástasis cerebrales, no tiene ningún impacto en la capacidad de conducción.

• Inmunoterapia

A menos que se produzcan efectos adversos significativos, y que no se controlen de forma rápida, recibir inmunoterapia no debería afectar a la capacidad de conducción.

• Cirugía

El impacto de las intervenciones en la capacidad de conducción varía mucho en función de la zona operada y la extensión de la intervención y, en general, esa afectación se produce de forma temporal y autolimitada. Es fundamental seguir las indicaciones del especialista.

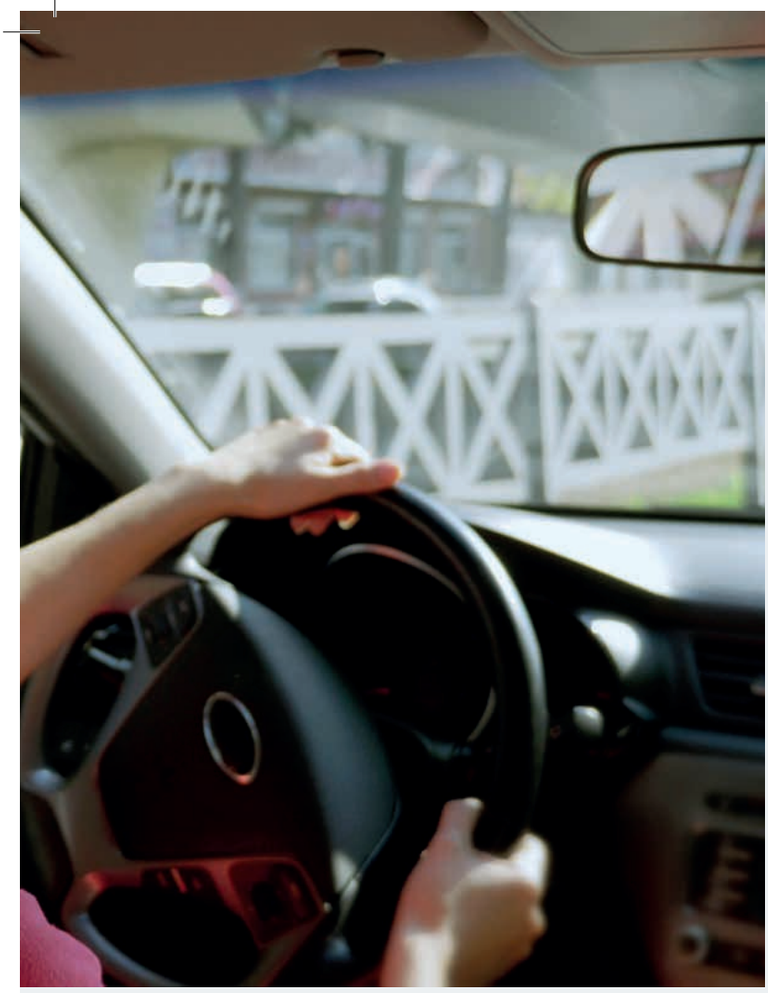


• Terapias dirigidas

La American Cancer Society advierte que uno de los posibles efectos secundarios que pueden interferir en la capacidad para conducir es la aparición de eritrodisestesia palmoplantar, que provoca problemas en las plantas de manos y pies, como sensibilidad, dolor, hormigueo y entumecimiento.

• Terapia hormonal

Está dirigida a reducir los niveles de estrógenos y testosterona circulantes. En general, no afecta a la capacidad de conducción, pero hay que estar atentos a efectos secundarios como la fatiga.



ticos o con síntomas leves limitados en el tiempo. Y aunque con frecuencia la terapia contra el cáncer puede provocar cansancio, malestar o náuseas, estos síntomas no tienen por qué durar todo el tratamiento", explica la doctora.

CONDUCIR Y TRATARSE. La manera en la que el cáncer y su tratamiento puede afectar a las capacidades necesarias para conducir depende del tipo de terapia, del tumor (localización, estadio…) y de la situación de salud en la que se encuentre el propio paciente. Por ejemplo, la quimioterapia clásica, que sigue siendo un pilar para la curación de muchos tumores, puede producir fatiga, sensación de malestar, náuseas, vómitos o diarrea. Pero en los últimos años se ha mejorado mucho el tratamiento de soporte (el conjunto de medidas farmacológicas y no farmacológicas diseñadas para mejorar la calidad de vida, gestionar los efectos secundarios y reducir la toxicidad de las terapias), lo que permite reducir o controlar de forma más eficaz esos síntomas. *"Además, el desarrollo de nuevos fármacos, entre los que destacan las terapias dirigidas y la inmunoterapia, ha mejorado el pronóstico del cáncer con una mejor tolerancia a los tratamientos"*, concluye la especialista de la SEOM. Estos avances intentan no sólo mejorar los niveles de supervivencia, sino también la calidad de vida de las personas con cáncer en un intento de que puedan seguir viviendo sus vidas con normalidad mientras se tratan, lo cual incluye, obviamente, poder conducir. ◆

> SE HA MEJORADO EL TRATAMIENTO DE SOPORTE, LO QUE AUMENTA LA TOLERANCIA A MUCHAS TERAPIAS.



Qué dice la norma

Según el Anexo IV del Reglamento General de Conductores:

1 Los pacientes con trastornos oncohematológicos (cánceres que se originan en los órganos que "fabrican" la sangre -médula ósea- o en el sistema linfático) no se admiten para obtener o prorrogar su permiso hasta transcurridos 10 años de remisión completa.

CONDUCTORES GRUPO 1 (no profesionales)

- Transcurridos al menos tres meses sin alteraciones graves, con informe favorable del oncólogo o hematólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso por un período máximo de un año.
- Superados los tres primeros años en remisión completa acreditada por un informe del oncólogo o hematólogo, se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia por el período que le corresponda por razón de su edad.

CONDUCTORES GRUPO 2 (profesionales)

- Transcurrido al menos un año sin episodios de pancitopenia grave (disminución simultánea de glóbulos rojos, glóbulos blancos y plaquetas por debajo de los valores normales en la sangre), o tres meses sin alteraciones graves, con informe favorable del oncólogo o hematólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso por un período máximo de un año.

2 En los pacientes con procesos oncológicos no hematológicos la norma apunta a que no deben existir procesos oncológicos que, por su sintomatología o tratamiento, produzcan pérdida o disminución grave de las capacidades sensitivas, cognitivas o motoras que inciden en la conducción.

CONDUCTORES GRUPO 1 (no profesionales)

- Con el informe del oncólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso o licencia con un período de vigencia de un año.
- En los casos sin evidencia de enfermedad actual y que no estén recibiendo tratamiento adyuvante, con informe favorable del especialista y a criterio facultativo, el periodo de vigencia será el que corresponda por razón de su edad.

CONDUCTORES GRUPO 2 (profesionales)

- En los casos de procesos oncológicos que incidan en la conducción, con informe del oncólogo se podrá obtener o prorrogar el permiso con un período de vigencia que será como máximo de un año, hasta transcurridos cinco años de remisión completa.

APRENDER A PROTEGERSE Y A DISFRUTAR LOS ESPACIOS PÚBLICOS

Vulnerables, nuevos contenidos para enseñar

La educación vial está tan viva como la propia movilidad, evoluciona con la sociedad, con la normativa que la regula y con las nuevas formas en las que nos desplazamos. Desde este mes de octubre **la ciudadanía deberá conocer las nuevas medidas puestas en marcha** para aumentar la protección a los usuarios vulnerables de la vía.



• David **MELLADO DÍEZ**

Unos ciudadanos informados sobre sus derechos a la hora de moverse, formados en la autoprotección y, al mismo tiempo, conscientes del espacio que comparten en su movilidad cotidiana son el primer paso para reducir al máximo los riesgos a la hora de desplazarse.

Por eso en este nuevo inicio de curso, las enseñanzas sobre seguridad vial han empezado a incluir una gran cantidad de novedades, entre ellas las modificaciones del Reglamento General de Circulación que afectan a los usuarios más vulnerables de la vía.

Estas iniciativas buscan mejorar las medidas de autoprotección de estos colectivos, al tiempo que les reconocen sus derechos dentro de los espacios de movilidad comunes. La nueva normativa, en vigor desde el mes de octubre, sin duda será el eje central de la educación vial en las aulas, que son uno de los espacios donde se transmiten conductas que favorecen la seguridad de todas las personas y en especial para peatones, ciclistas, conductores de VMP (como patinetes eléctricos), personas mayores y personas con discapacidad, entre otros.



RECOMENDACIONES PARA DISFRUTAR DE LOS TRAYECTOS COTIDIANOS COMPARTIDOS

- **Para establecer una nueva ruta** casa-colegio, puede preguntar en su centro educativo por los caminos escolares seguros.
- **Evitar usar el móvil** o los auriculares al caminar.
- **Aprovechar los viajes en transporte público** para contar y compartir cosas.
- **Mirar a ambos lados** de la calle exageradamente para cruzar.
- **Guardar especial respeto** a las señales viales, para ser un buen ejemplo.

De hecho, en esta ocasión, no sólo se hace realidad que la rutina nos da la oportunidad de replantear nuestros desplazamientos cotidianos: colegio, instituto, universidad, trabajo, actividades extraescolares, etc., sino que, por primera vez, los denominados "caminos escolares seguros" tienen su propio espacio en la nueva norma, así como la capacidad de implementar medidas para garantizar la seguridad vial en torno a centros escolares, de mayores, de personas con discapacidad o centros hospitalarios.

Conocer esta nueva realidad puede permitir a todos rediseñar rutas y automatizar conductas viales que ayuden a mejorar la experiencia, reducir los peligros de la movilidad cotidiana y disfrutar de los desplazamientos y de aquellos con los que los compartimos.

Porque sí, el trayecto también forma parte de la convivencia. Además, cada desplazamiento es una oportunidad para aprender y enseñar seguridad vial. Es posible construir una rutina diferente, más segura, más saludable y más sostenible. La educación vial es la herramienta que puede convertir la normativa en hábitos.

CAMINOS ESCOLARES. Si cada mañana, miles de escolares recorren el camino entre la casa y el colegio acompañados por adultos, bien sean familiares o cuidadores, es evidente que en este trayecto cotidiano existe una oportunidad educativa que a menudo pasa desapercibida: convertir el desplazamiento en una experiencia para aprender a movernos de forma segura, saludable y sostenible.



FOTO: ALBERTO ESPADA

Caminar o desplazarse en transporte público juntos -menores y adultos-, por ejemplo, permite enseñar, de forma práctica y significativa, comportamientos esenciales de educación vial: cruzar debidamente, respetar los semáforos, observar aun teniendo prioridad, identificar los riesgos del entorno o comprender la importancia de mantener la atención y evitar distracciones. Pero, además, el trayecto ofrece tiempo para hablar, disfrutar del camino y compartir experiencias.

NIÑOS Y MAYORES. Tanto las personas de más edad como las de menos forman parte de los colectivos considerados vulnerables de la vía, así como aquellas con movilidad reducida. Esto se reconoce explícitamente en el Real Decreto que acaba de entrar en vigor y por eso se define un espacio de mayor seguridad vial para ellos. En muchas ocasiones también son personas mayores quienes acompañan a los más pequeños en sus trayectos. Realizar juntos estos desplazamientos también puede favorecer que niños y niñas adquieran progresivamente autonomía. Para ello, los mayores deben ser conscientes de que acompañar no debería significar hacer todo por ellos, arrastrarlos, sino ayudarles a tomar decisiones seguras. De este modo, el recorrido diario puede convertirse en un espacio de aprendizaje que les prepare para desplazarse de manera independiente.

COMPARTIR TRAYECTOS A DIARIO PERMITE INTERCAMBIAR CONOCIMIENTO ENTRE GENERACIONES.

No sólo por ese papel de acompañantes, sino en ocasiones debido a sus circunstancias, las personas mayores también necesitan una educación vial adaptada a sus necesidades.

Y no se trata de poner el foco únicamente en las limitaciones, sino de reconocer sus capacidades perceptivas, cognitivas y físicas, así como sus experiencias en la movilidad cotidiana. Porque envejecer no significa dejar de aprender; significa tener otros intereses, otras necesidades y adquirir conocimientos de otra manera. Independientemente de la edad, todos necesitamos una educación vial que evolucione con nosotros.

Es esta una materia, de ida y vuelta, es un proceso intergeneracional donde padres, hijos, hermanos, abuelos, nietos y cuidadores enseñan y aprenden simultáneamente.

COMPARTIR. Precisamente, esta característica de abarcar todas las edades es la que la Unión Europea ha utilizado este año como enfoque especial de la Semana Europea de la Movilidad, celebrada entre los días 16 y 22 de septiembre. El lema ha sido "Movilidad para todas las personas" porque se trata de garantizar que toda la ciudadanía pueda acceder a un transporte sostenible y eficiente.

En este aprendizaje común en el camino, el adulto puede enseñar al niño a cruzar con prudencia y a anticipar los riesgos de la calle. El niño, a su vez, puede mostrar cómo interpretar una nueva señal o diseñar rutas *on line* con las que ahorrar tiempo. Uno aporta experiencia; el otro, nuevos canales y herramientas. Uno enseña a detectar los riesgos; el otro, nuevas formas de conocer el mundo. Ambos ganan seguridad.

Las familias pueden transformar así un trayecto aparentemente rutinario en una experiencia compartida: aprender a convivir, cuidar de los demás y descubrir que cada paso hacia el destino también puede ser parte de un recuerdo imborrable. ◆

+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

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

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

DUDAS CON LA SEÑAL S.28



Quiero entender al 100 % qué significa la señal S-28 ("Calle Residencial") respecto al estacionamiento. En mi municipio, la Policía Local ha estado multando por haber aparcado en vías con dicha señal. El problema afecta a tres calles exactamente iguales en su diseño y paralelas entre sí. Las tres carecen de salida (son fondos de saco) y todas tienen permitida la circulación general sin restricciones de acceso. El Reglamento de Circulación dice textualmente que en estas zonas se puede aparcar en lugares "*designados por señales o por marcas*". La ley no exige "señales verticales" o "marcas viales reglamentarias" (la típica pintura industrial de carretera). En nuestras calles existen plataformas de adoquines de un color totalmente diferente al asfalto, perimetradas y diseñadas al milímetro para el alojamiento de vehículos. Sin embargo, se está aplicando la señal S-28 como una prohibición absoluta, ignorando el propio urbanismo de la vía. ¿Las multas en esa zona son erróneas o están de acuerdo a la norma? **José Luis Cogolludo.**

RESPUESTA: *Conforme al Reglamento General de Circulación (RGC) aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre vigente tras la reforma de 2025, la señal S-28 "zona de estancia y juego" no establece una prohibición absoluta de estacionar, sino una limitación: sólo puede estacionarse en los lugares "designados por señales o por marcas".*

El RGC no exige que dichas marcas sean exclusivamente verticales ni que sean marcas viales reglamentarias pintadas en el pavimento. La norma se limita a exigir que existan "marcas" o "señales" que designen el lugar habilitado. Por tanto, cualquier elemento urbanístico inequívocamente destinado a identificar un espacio de estacionamiento como plataformas de adoquines diferenciadas, perimetradas y diseñadas específicamente para alojar vehículos puede cumplir la función de "marca" habilitante, siempre que su configuración permita reconocer de forma clara y objetiva que se trata de una zona destinada al aparcamiento.

Aplicar la señal S-28 como prohibición total de estacionar en toda la vía, ignorando la existencia de dichas plataformas diseñadas para aparcar, no se ajusta al contenido literal de la norma, que sí permite el estacionamiento en los lugares designados, sin restringir el tipo de señalización habilitante. En consecuencia, las sanciones impuestas por estacionar en plataformas urbanísticas claramente configuradas como zonas de aparcamiento podrían considerarse, con la debida cautela del necesario previo análisis de la situación concreta concurrente, contrarias al Reglamento, al no respetar la habilitación prevista en la propia señal S-28.



DUDA CICLISTA

¿Podrían confirmar si está en vigor la autorización para que los ciclistas puedan circular en sentido contrario en calles de un único carril con velocidad limitada a 30 km/h? Así lo afirma el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio de 2025 (publicado en el Boletín Oficial del Estado el 17 de junio). **Pere Teixidor.**

RESPUESTA: *El Real Decreto 518/2026 ha modificado el Reglamento General de Circulación en materia de protección a usuarios vulnerables de la vía. En él se establece que en las vías urbanas con un solo carril, donde la velocidad está limitada a 30 km/h o inferior, y previa señalización, la autoridad municipal podrá permitir la circulación de las bicicletas en los dos sentidos de la circulación. Esto es posible a partir del 1 de octubre de 2026, fecha de entrada en vigor del citado Real Decreto.*

¿SE PUEDE PARAR?

Mi pregunta es la siguiente: en una parada de bus señalizada con una marca vial amarilla en zigzag y sin ninguna señal o marca vial como por ejemplo una línea continua de color amarillo, ¿se podría realizar una parada? **José Luis Ruiz.**

RESPUESTA: *De conformidad con el artículo 94.1 i) del Reglamento General de Circulación aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, queda prohibido parar en las zonas destinadas para estacionamiento y parada de uso exclusivo para el transporte público urbano. La marca en zigzag (M-7.9) indica el lugar de la calzada en que el estacionamiento está prohibido a los vehículos en general, por estar reservado para algún uso especial que no implique larga permanencia de ningún vehículo. Por tanto, no está permitida la parada para los vehículos en general.*





DUDA SOBRE VELOCIDAD

Si en una autovía la velocidad genérica es de 120 km/h y posteriormente aparece una de 100 km/h y a continuación otra de 80 km/h pero con una señal de peligro de badén, al pasar por ese badén y desaparecer el peligro puntual, ¿qué velocidad máxima se permitirá: la anterior que indicaba 100 o la genérica de 120? Gracias por su ayuda. Cada autoescuela me dice una cosa distinta. **Juan Manuel Jiménez.**

RESPUESTA: *El Reglamento General de Circulación es inequívoco en cuanto a la finalización de las prohibiciones dictadas por señales. La norma fija que cuando una señal de límite de velocidad máxima está acompañada en el mismo poste por una señal de advertencia de peligro (como es el caso de un badén), es obligatorio respetar dicho límite de velocidad únicamente hasta que termine el peligro advertido. Al aplicar este principio a la sucesión de señales que plantea en su autovía, el proceder jurídico es el siguiente: la aparición de la señal 80 km/h anula legalmente y sustituye la vigencia de la señal previa de 100 km/h. Una vez que el vehículo rebasa el badén y desaparece el peligro, la restricción de 80 km/h queda automáticamente sin efecto. Al no presentarse una nueva señal de velocidad a continuación, el límite que pasa a regir la marcha no es en ningún caso el de 100 km/h (ya cancelado por la señal posterior), sino el límite genérico correspondiente al tipo de vía. Por tanto, en el caso de la autovía planteada, la velocidad máxima permitida pasará a ser de inmediato la genérica de 120 km/h.*

SEÑAL DESCONOCIDA

En la Ronda de Ciudad Real se puede ver esta señal [*mirar imagen situada al final de esta columna*]. Tengo la duda sobre si existe en el código de circulación y qué indica, además de conocer su significado. Sé que hay otras con fondo blanco dentro del círculo rojo, pero esta en concreto no la había visto antes. **Tomás Guerrero.**

RESPUESTA: *La placa corresponde reglamentariamente a la familia de señales indicativas de carriles reservados para el tráfico en función de la velocidad señalizada (señales tipo S-50). En su parte derecha, cuenta con un panel complementario verde con la palabra*



"CICLOCARRIL", que es una vía de circulación ciclista compartida con el carril de circulación general del resto de vehículos. La presencia de la limitación a 30 km/h en ese carril específico indica a los conductores que se trata de un entorno por el que frecuentemente circulan bicicletas, lo que hace que los conductores deban adaptar la marcha para garantizar la seguridad en el uso compartido de la calzada.

¿ME SERVIRÁ MI CASCO?

El 1 de octubre de 2026 ha entrado en vigor nueva normativa sobre elementos de protección. Como usuario de motocicleta, tengo un casco de homologación 22.05, ¿podré seguir utilizándolo? **David Viñolo.**



RESPUESTA: *En este caso se ha de referenciar el Reglamento número 22 de la Comisión Económica para Europa sobre prescripciones uniformes relativas a la homologación de cascos de protección para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores. En acuerdo con esta normativa en España son reglamentariamente válidos aquellos cascos que cumplen las exigencias técnicas más actuales, cumpliendo la vigente norma ECE 22.06, y aquellos que cumplen las exigencias técnicas de la norma inmediatamente anterior, la norma ECE 22.05. Por tanto, un casco con homologación ECE 22.05 se podrá utilizar hasta que se deteriore o supere su vida útil.*

TELÉFONOS DE INFORMACIÓN

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

PORTAL DE LA DGT www.dgt.es

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

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

TASAS DGT

Matriculación automóviles *(Permiso de circulación)*	99,77 €
Matriculación ciclomotor *(Licencia Circulación)*	27,85 €
Cambios en la titularidad del Permiso de Circulación (*Transferencia)*	55,70 €
Examen conducción *(Permisos)*	94,05 €
Examen conducción *(Licencias)*	44,58 €
Renovación Permisos y Licencias *	24,58 €
Duplicado permisos y licencias conducción y circulación	20,81 €
Obtención de permisos por pérdida de puntos	28,87 €

*Descuentos de hasta el 80% en función del periodo de revisión.

Asistente de tasas: dgt1.typeform.com/to/MA4B2sOy?typeform-source=sede.dgt.gob.es

Última matrícula (06/10/2026)

E NTC

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

Me han puesto una multa, ¿qué debo hacer?

En primer lugar, **compruebe quién envía la notificación:** la sanción puede ser de la DGT, pero también puede proceder de alguna comunidad autónoma o ayuntamiento. En caso de que la multa sea de la DGT, **tiene un plazo de 20 días naturales** desde que recibe la notificación para pagar con una **reducción del 50 %** y renunciar a presentar alegaciones. Pasado este plazo, deberá abonar el 100 % del importe.

Del mismo modo, **si decide interponer una alegación perderá el derecho al descuento del 50 %** por pronto pago y si resulta desestimada deberá pagar el 100 % del importe.

Recuerde que la posibilidad de **aplazar o fraccionar el pago de la multa** no está contemplada**.**

Dispone de varios **medios para pagar una multa** en periodo voluntario:

- **Por internet.** A través de la **Sede Electrónica de la DGT**, con certificado digital. Necesitará la fecha de notificación de la sanción y el número de expediente.
- **Por teléfono.** Llamando al **060**, usando su tarjeta de crédito o débito.
- **Desde la app móvil miDGT.** Puede descargarla gratuitamente para Android y para IOS.
- **Presencialmente.** En sucursales bancarias y cajeros automáticos Caixabank y en oficinas de Correos. Si le paran en carretera en el momento de cometer la infracción, tiene la opción de pagarla con tarjeta.

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

- DUPLICADO DEL PERMISO Nº 278
- DIRECCIÓN ELECTRÓNICA VIAL Nº 277
- LLAMADAS A REVISIÓN Nº 276
- INFORME DE UN VEHÍCULO Nº 275

GOBIERNO DE ESPAÑA | MINISTERIO DEL INTERIOR | DGT Dirección General de Tráfico



REAL DECRETO VULNERABLES

NUEVAS NORMAS ***DE SEGURIDAD VIAL*** PARA PROTEGER A LOS USUARIOS *CON MÁS RIESGO*.

Entrada en vigor: *01 de octubre de 2026.*



Entra en nuestra web
y descubre más